

Cap QOBM MARIO GRANDE PIRES

**A CONDUÇÃO DE VIATURAS OPERACIONAIS E O ENVOLVIMENTO NOS
ACIDENTES DE TRÂNSITO NO CORPO DE BOMBEIROS DO PARANÁ NOS
ÚLTIMOS DOIS ANOS 2004 e 2005**

Monografia apresentada por exigência curricular do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais da Polícia Militar, em convênio com a Universidade Federal do Paraná, para a obtenção ao Título de Especialista em Planejamento e Controle em Segurança Pública.

Orientador Metodológico:

Professor Dr. Márcio S.B.S. de Oliveira

Orientador de Conteúdo:

Maj QOBM Wilson Luiz Marcante

CURITIBA
2005

DEDICATÓRIA

A Deus sobre todas as coisas.

A minha família, bem maior da minha vida.

*Dedico este trabalho a todos os integrantes do
Corpo de Bombeiros do Paraná, de forma muito
especial àqueles que são os responsáveis por levar
a guarnição a quem precisa do nosso auxílio: os
os condutores de viaturas operacionais, ao que peço
“não desanimem, a missão é a mais relevante”*

SUMÁRIO

LISTA DE GRÁFICOS	v
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	vi
RESUMO	vii
1 INTRODUÇÃO	1
2 O HISTÓRIA DO AUTOMÓVEL	4
2.1 O ACIDENTE DE TRÂNSITO NO BRASIL	5
2.2 CONDIÇÕES ADVERSAS DO TRÂNSITO	7
2.2.1 Condição adversa da luz	8
2.2.2 Condições adversas do tempo	8
2.2.3 Condição adversa da via	9
2.2.4 Condição adversa do trânsito	9
2.2.5 Condição adversa do veículo	10
2.2.6 Condição adversa do condutor	10
2.2.7 Condição adversa do abuso de bebidas	11
2.3 MANEIRA DE DIRIGIR	12
2.4 ELEMENTOS DA DIREÇÃO DEFENSIVA	12
2.4.1 Conhecimento	12
2.4.2 Atenção	13
2.4.3 Previsão	13
2.4.4 Decisão	13
2.4.5 Habilidade	13
2.5 PRINCÍPIOS DA CONDUÇÃO SEGURA	14
3 COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO	15
3.1 CRENÇAS DO MOTORISTA	19
3.2 A INEXPERIÊNCIA E O EMOCIONAL COMO CAUSAS RELEVANTES	19
3.3 A MUDANÇA DO COMPORTAMENTO DO MOTORISTA: EDUCAÇÃO!	20
4 PREJUÍZOS MATERIAIS E A RESPONSABILIDADE	22
4.1 QUESTIONAMENTOS LEVANTADOS	22
5 A SITUAÇÃO ATUAL – VIATURAS OPERACIONAIS E O ENVOLVIMENTO NOS ACIDENTES DE TRÂNSITO	25
5.1 PRINCIPAIS CASOS DE ACIDENTES COM VIATURAS NOS DOIS ÚLTIMOS ANOS (2004 e 2005)	26
6 O ESTADO DE CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO DA FROTA	30
6.1 COMO FUNCIONA A MANUTENÇÃO E CONserto DE VIATURAS	30
7 METODOLOGIA	33
8 ANÁLISE E TRATAMENTO ESTATÍSTICO DA PESQUISA QUANTITATIVA	35
8.1 ANÁLISE DO QUESTIONÁRIO AOS CONDUTORES DE VIATURAS	35
8.2 ANÁLISE DA ENTREVISTA COM COMANDANTES DE SUBGRUPAMENTO	44
9 CONCLUSÃO E SUGESTÕES	46
9.1 CONCLUSÃO	46
9.2 SUGESTÕES	50
REFERÊNCIAS	
ANEXOS	

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – CRITÉRIO ADOTADO NA DESIGNAÇÃO DO BM PARA A FUNÇÃO DE CONDUTOR DE VIATURA OPERACIONAL NO CBPR.....	35
GRÁFICO 2 – TEMPO DE DESEMPENHO NA FUNÇÃO DE CONDUTOR.....	36
GRÁFICO 3 – BOMBEIROS NA FUNÇÃO DE CONDUTOR QUE POSSUEM CURSO DE CONDUTOR DE VIATURAS.....	37
GRÁFICO 4 – TEMPO QUE RECEBEU INSTRUÇÃO OU FEZ RECICLAGEM SOBRE DIREÇÃO DEFENSIVA.....	38
GRÁFICO 5 – SATISFAÇÃO NA FUNÇÃO.....	39
GRÁFICO 6 – ENVOLVIMENTO EM ACIDENTE DE TRÂNSITO.....	40
GRÁFICO 7 – AVALIAÇÃO DA MANUTENÇÃO DE VIATURAS.....	41
GRÁFICO 8 – AMBIENTE DE TRABALHO.....	42
GRÁFICO 9 – AMBIENTE FAMILIAR.....	43

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AA	Auto-Ambulância
ABT	Autobomba-Tanque
ABS	Autobusca e Salvamento
APC	Autoposto e Comando
AR	Auto-Rápido
AT	Acidente de Trânsito
BM	Bombeiro Militar
Cel.	Coronel
DAL	Diretoria de Apoio Logístico
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETO	Departamento de Transporte Oficial do Estado
FUNCB	Fundo do Corpo de Bombeiros
FUNREBOM	Fundo de Reequipamento de Bombeiro
GB	Grupamento de Bombeiro
OBM	Organização Bombeiro Militar
PAI	Plano anual de Instrução
PGE	Procuradoria-Geral do Estado
QOPM	Quadro Orgânico Policial Militar
SAMU	Sistema de Atendimento Médico de Urgência
SIATE	Sistema Integrado de Atendimento e Transporte Emergencial
SGB	Subgrupamento de Bombeiro
Vtr.	Viatura

RESUMO

O presente trabalho monográfico procura abordar de forma bastante sucinta um dos maiores problemas enfrentados pelos comandantes de qualquer unidade operacional dentro da corporação bombeiro militar do Paraná: os acidentes de trânsito envolvendo as viaturas operacionais. Dentro das atividades exercidas pelos profissionais bombeiros militares, a função de condutor de viaturas operacionais, talvez seja a mais relevante no cumprimento da missão. Há o envolvimento nos acidentes de trânsito quando no deslocamento para as ocorrências emergenciais. Há o fator comportamento humano quando na função de condutor de viatura emergencial. O ambiente de trabalho, o ambiente do seu lar têm a ver com influência para os acidentes acontecerem com mais frequência? Há o estresse, a necessidade de chegar rápido no local da ocorrência, visto que o fator tempo é primordial para salvar uma vida. Há o trânsito congestionado e a disputa por um pedaço de asfalto, a sirene ligada ao mesmo tempo em que a transmissão via rádio dá as coordenadas do local do sinistro, a interrupção do sono, acordar e levantar abruptamente de madrugada e rapidamente tomar posição na viatura, o sono. Quais as prováveis causas, por que acontecem os acidentes com essas viaturas. Os fatores adversos como prováveis causas, sua maior ou menor influência nos acidentes? Será o excesso de velocidade, o aumento do número de ocorrências, o número insuficiente de quartéis descentralizados? Será a falta de observância das leis de trânsito, a imprudência, negligência ou imperícia? Os prejuízos materiais, quem paga? Como está funcionando a manutenção das viaturas? A frota está em bom estado de conservação? Afinal como são designados os condutores para exercerem a função?

PALAVRAS – CHAVE: Condutor de viaturas, acidente de trânsito, comportamento, velocidade, manutenção.

1 INTRODUÇÃO

Motivado pelo assunto, acidente de trânsito, que é sabidamente um problema social, diariamente estampado nas campanhas de prevenção e amplamente discutido pelos meios de comunicação; na intenção de fazer um estudo, relacionado com a profissão do condutor de viaturas operacionais; buscando o porquê de ultimamente crescer o envolvimento e o número de acidentes com as viaturas do Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Paraná, é que aceitei o desafio de buscar conhecimentos sobre o tema em questão.

A condução de viaturas operacionais, pelos militares no serviço é sem sombra de dúvidas uma das funções mais relevantes dentro da nossa atividade de profissionais bombeiros. O exercício da perfeita e boa condução assegura o sucesso e o cumprimento da missão, de prestar o socorro em qualquer hora do dia ou da noite.

O que se define como condutor de viatura operacional, no serviço do corpo de bombeiros? É o bombeiro com formação profissional, que tem habilitação categoria D ou E, para dirigir, o qual é escalado na função de condutor de viatura operacional. E aí reside o perigo! Muitas vezes é escalado, mas não tem a aptidão de dirigir sob condições de estresse. Fica aqui uma pequena observação do perigo deste profissional não ser treinado ou selecionado para exercer a função. Assim, dentro deste trabalho, procuraremos abordar assunto referente a esta idéia.

Nota-se que tal ofício, por sua natureza requer a excelência de bem executá-lo. No entanto, seguidas vezes, ocorre o envolvimento em acidentes de trânsito, ocasionando assim, graves problemas de toda a ordem. Podemos citar: os danos materiais, danos físicos, danos psicológicos e em situações mais severas, a perda de vidas humanas.

É compreensível a nossa preocupação, para uma análise dos prejuízos causados à corporação e ao próprio condutor de viaturas operacionais. Ainda, por que esses acidentes acontecem? Assim, buscam-se esclarecimentos dos elementos que favoreçam ou demonstrem indícios de sua maior ou menor incidência. Daí, propor solução para prevenir os acidentes ou minimizar os seus danos, sendo esses provocados ou não pelo condutor de viatura operacional.

Nesse sentido, é necessário que tenhamos a consciência, para a relevância das consequências que os acidentes causam em nossa organização, e todos, principalmente aqueles oficiais que têm a função de comando, para estudos de casos, na busca de esclarecimentos e melhor orientação preventiva.

Não diferente, por fazermos parte do complicado trânsito brasileiro e dentro desse contexto; nossas viaturas de emergência, na disputa por um espaço cada vez mais congestionado, com muita frequência são envolvidas em acidentes. Inclusive, em alguns casos acontecidos nos dois últimos anos, com perdas de vidas de bombeiros militares, e outros em que a própria viatura no deslocamento para atender a situação de emergência, atropelou pedestres, estes indo a óbito. O que se define como acidente de trânsito com viatura operacional em serviço? Pelo que conhecemos, podemos afirmar que é o acidente de trânsito que envolve viatura operacional do corpo de bombeiros, quando em situação de atendimento às ocorrências emergenciais.

A situação é de conhecimento de todos nós que fazemos parte do corpo de bombeiros. Com o crescimento da nossa corporação, o aumento de quartéis de corpos de bombeiros no Estado, verifica-se que nos últimos, aumentou sensivelmente o número de viaturas em circulação, o que aconteceu principalmente com a implantação de serviços de atendimento com as ambulâncias. E nesse sentido, faz-se necessário o estudo do verdadeiro impacto da maior circulação de viaturas em emergências e o acontecimento dos acidentes de trânsito em serviço.

Preocupa-nos a frequência com que os acidentes de trânsito envolvendo nossas viaturas acontecem, mas então o que fazer para que eles não ocorram? Será apenas culpa e responsabilidade do nosso condutor? Ou será daqueles que simplesmente escalam o pessoal e não sabem se tem ou não a habilidade para a condução? Será que o bombeiro militar está apto para dirigir em situação de emergência? Será o alto nível de estresse a maior causa de acidentes? Será a falha na manutenção das viaturas? O bom convívio dentro do seu ambiente do lar, a harmonia de sua família tem algo a ver no desempenho de sua profissão? O convívio no ambiente de trabalho é importante para o bom desempenho na condução às emergências? O condutor de

viatura que atropelou alguém tem condição psicológica de continuar na função? O sono tem influência, na boa dirigibilidade?

Busquei, nas pesquisas estatísticas mostrar em nível mundial, e mais claramente no Brasil, que os acidentes de trânsito são os causadores da segunda causa de morte. E já dito por vários pesquisadores do assunto, que se morre mais facilmente nas ruas brasileiras, do que em muitos países em plena guerra.

Como objetivo geral do presente estudo, buscou-se investigar o comportamento dos condutores de viaturas operacionais, e as prováveis causas de acidentes de trânsito durante a jornada de serviço. Como objetivos específicos, fazer análise de como está sendo realizada a manutenção de viaturas dos quartéis de bombeiros no Estado, analisar o conhecimento sobre direção defensiva dos condutores ora em atividade; analisar como funciona o ressarcimento dos prejuízos materiais quando do acidente de trânsito com viatura operacional; identificar as causas mais frequentes de acidentes de trânsito; ainda, identificar se o condutor está satisfeito na função.

Assim, foram abordados com base em estudos já realizados pela psicóloga de trânsito, Adriane Picchetto Machado o comportamento dos motoristas e o trânsito. Desta forma, relata que a questão do trânsito está relacionada aos homens que comandam suas máquinas, sendo o homem um ser bastante complexo, que suas reações são dependentes de sua personalidade, de seu intelecto, de sua cultura, de sua visão do mundo. O ambiente onde vive e trabalha são fatores que influenciam o comportamento do condutor e contribuem para maior ou menor predisposições aos acontecimentos dos acidentes de trânsito. Dentro desse foco, fiz pergunta inserida no questionário direcionado aos condutores de viaturas, relacionada à situação de como está o ambiente no seu lar e como sente o seu ambiente de trabalho.

Apresentaremos gráficos estatísticos, e análise na busca de esclarecer alguns pontos que achamos de relevância para o tema proposto deste estudo.

Com sinceridade, esperamos, senão esclarecer, ao menos suscitar questionamentos para que seja pensado, discutido, debatido por todos nós, formas reais de fazer prevenção de acidentes de trânsito.

2 A HISTÓRIA DO AUTOMÓVEL

O mais antigo veículo a motor, o Cugnot a vapor, foi construído em 1770. Carros a vapor mais práticos, como o Bordino, já existiam no início do século XIX, mas eram pesados e desajeitados. Leis restritivas e o aparecimento dos trens, mais rápidos e capazes de transportar mais passageiros, ocasionaram o declínio dos "carros" a vapor. Foi só em 1860 que a primeira unidade motriz prática para veículos foi desenvolvida, com a invenção do motor de combustão interna pelo belga Etienne Lenoir. Por volta de 1890, Karl Benz e Gottlieb Daimler, na Alemanha, e Albert de Dion e Armand Peugeot, na França, fabricavam automóveis para venda ao público. Esses primeiros carros produzidos em número limitado iniciaram a idade do automóvel.

Há mais de meio século, quando dominava a máquina a vapor e já era empregada a energia elétrica, surgiu o motor alimentado pela gasolina. E quando as qualidades explosivas da gasolina ficaram definitivamente estabelecidas, foi possível o aparecimento do automóvel. O aperfeiçoamento, ao mesmo tempo, do motor de combustão interna, isto é, aquele que recebe o combustível misturado com ar e que se faz explodir por faísca elétrica, movimentando o êmbolo dentro de um cilindro, propiciou rápido desenvolvimento do automóvel.

Assim, em 1882, o engenheiro alemão DAIMLER começou a construir os primeiros motores práticos de gasolina. Em 1885, montou um desses motores numa espécie de bicicleta de madeira e, no ano seguinte, uma carruagem de 4 rodas. Foi o primeiro automóvel que realizou, com êxito, viagens completas. Desde então, surgiram novos modelos que passaram a ter rodas de borracha, faróis e pára-choques.

Contam as crônicas da época, que logo que os primeiros carros a motores de explosão começaram a circular nas estradas, muitos foram apedrejados por serem considerados "inimigos da segurança pública, ruidosos e fedorentos" e muito perigoso

com sua velocidade de 18 km por hora... Antes de 1900, pois, um passeio de automóvel era uma aventura. Por isso, muitos governos chegaram a promulgar leis especiais que obrigavam os proprietários dos carros fazer os seus veículos, ser precedidos por guardas com lanternas coloridas ou bandeiras vermelhas.

Com a fabricação do primeiro carro Henry Ford, nos Estados Unidos, iniciou-se a fabricação em massa de automóveis, barateando o seu preço no mercado, propiciando assim oportunidade a milhões de pessoas possuírem o seu próprio auto. A notável difusão do uso do automóvel, que tal forma de produção permitiu, fez com que os fabricantes melhorassem a apresentação e forma dos carros, de ano para ano, até chegarmos aos maravilhosos modelos aerodinâmicos de nossos dias.

2.1 O ACIDENTE DE TRÂNSITO NO BRASIL

Os estudos sobre acidentes de trânsito (AT) no Brasil são escassos, as ações de prevenção e controle estão apenas iniciando e pouco se conhece a respeito do comportamento do motorista e do pedestre, das condições de segurança das vias e veículos, da engenharia de tráfego dos custos humanos e ambientais do uso de veículos motorizados e das conseqüências traumáticas resultantes dos AT.

Após a Segunda Guerra Mundial, o automóvel particular converte-se em fenômeno de massa em todo o mundo. Ele torna-se artigo de consumo e símbolo de *status* social, impulsionado pelo forte aparato de propaganda das economias capitalistas, que destacam a mobilidade individual e a prosperidade material sem precedentes.

A produção mundial anual de automóveis cresceu de 11 para 53 milhões entre 1950 e 1995 (Tapia-Granados, 1998). Entre 1970 e 1988, nos Estados Unidos da América.(EUA), o volume do tráfego aumentou de 1,78 trilhões de km percorridos por veículos para 3,24 trilhões (Roberts, 1995). O aumento da frota de veículos tem sido mundial, mas, em geral, o sistema viário e o planejamento urbano não acompanharam este crescimento. Além da poluição sonora e atmosférica, os aumentos do tempo de percurso, os engarrafamentos, são responsáveis pela crescente agressividade dos

motoristas e pela decrescente qualidade de vida em meio urbano (Tapia-Granados, 1998).

Juntamente com a incorporação do automóvel no cotidiano das comunidades, surge um importante problema social, os AT. Enquanto no mundo desenvolvido faz-se um esforço considerável no sentido de controlá-lo, nos países em desenvolvimento ele aparece como um problema cada vez maior.

No caso do Brasil, o trânsito é considerado um dos piores e mais perigosos do mundo. Os índices de AT são altíssimos, com um para cada lote de 410 veículos em circulação. Na Suécia, a relação é de um AT para 21.400 veículos em trânsito (DENATRAN, 1997).

Um outro aspecto a ser considerado refere-se à perda de qualidade de vida, causada pela impossibilidade de encontrar espaços destinados à convivência social diante da crescente construção de espaços exclusivamente para os veículos. Em adição, no Brasil, nos últimos anos, em decorrência da estabilidade econômica, o volume de carros tem aumentado significativamente, situação esta compatível com um crescimento de cerca de 20% no consumo de combustíveis. Além de representar um grande problema de saúde pública, os AT implicam um custo anual de 1% a 2% do produto interno bruto para os países menos desenvolvidos (Soderlund.& Zwi, 1995). Numa estimativa conservadora, o Governo do Estado de São Paulo (1993) calcula que o custo social e material dos AT chega a cerca de 1% do PIB nacional. Nos EUA, uma análise da Administração da Segurança no Tráfego nas Estradas Nacionais concluiu que os principais custos em decorrência de AT correspondem a dano de propriedade (33%), perda de produtividade no trabalho (29%), despesas médicas (10%) e perdas de produtividade no lar (8%) (CDC, 1993). As deficiências físicas resultantes de AT trazem graves prejuízos ao indivíduo (financeiros, familiares, de locomoção, profissionais etc.) e para a sociedade (gastos hospitalares, diminuição de produção, custos previdenciários etc). As estimativas da Organização Pan-Americana de Saúde (OPS) apontam que 6% das deficiências físicas são causadas por AT no mundo. No Brasil, do total de portadores de deficiências atendidos pelo Hospital das Clínicas de São Paulo 5,5% são casos de vítimas de AT (Governo do Estado de São Paulo, 1993). No Brasil,

cerca de dois terços dos leitos hospitalares dos setores de ortopedia e traumatologia são ocupados por vítimas de AT, com média de internação de vinte dias, gerando um custo médio de vinte mil dólares por ferido grave (Pires et al., 1997). O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) registrou, em 1994, mais de 22 mil mortes no trânsito no País e mais de 330 mil feridos. O custo anual estimado ultrapassa três bilhões de dólares (Pires et al., 1997). Esses números expressam bem o drama social decorrente da motorização em sociedades em desenvolvimento, como o Brasil, e a necessidade premente de se trabalhar a questão do trânsito e saúde pública. Em âmbito mundial, essa questão só passou a ser examinada com interesse correspondente à sua importância a partir da década de 50; no Brasil, porém, é ainda mais recente, e está sendo implementada por meio de campanhas em nível federal, estadual e municipal. A aprovação pelo Congresso Nacional do novo Código de Trânsito em 1998 é um começo promissor de mudança quanto a esses altíssimos números. Contudo, programas adicionais são imprescindíveis para criar uma nova cultura no trânsito e, nesse aspecto, somente os municípios maiores nas regiões mais desenvolvidas têm encontrado condições de implementar tais programas.

2.2 CONDIÇÕES ADVERSAS DO TRÂNSITO

Praticar direção defensiva é planejar todas as ações pessoais ao volante, prevendo com antecedência as ações de outros motoristas e as condições adversas. O motorista defensivo é o que reconhece que não tem nenhum domínio sobre as ações irrefletidas de outros condutores ou pedestres, nem sobre as condições do tempo e das estradas e, então, desenvolve várias práticas defensivas contra todos esses riscos.

Dessa forma, pode-se dizer: uma condição adversa, independente da vontade do motorista pode causar um acidente.

As condições adversas que podem causar acidentes de trânsito são: luz, tempo, via, trânsito, veículo e motorista.

2.2.1 Condição adversa da luz

As condições de iluminação são muito importantes na direção defensiva. A intensidade da luz natural ou artificial, em dado momento, pode afetar a capacidade do motorista de ver e ser visto. Pode haver luz demais, provocando ofuscamento, ou de menos, causando penumbra. A não ser que ele se adapte às circunstâncias, pode sofrer um acidente.

Quando perceber um farol alto em sentido contrário, deve alertar o motorista que vem em sua direção, piscando os faróis. Ao se aproximar de outro veículo, caso a situação persista, deve voltar o olhar para o acostamento do lado direito.

Quando a luz solar incidir diretamente sobre seus olhos, estes devem ser protegidos, utilizando a pala da proteção interna ou óculos protetores, a fim de evitar o ofuscamento. Isso ocorre quando os raios solares estão muito inclinados, como pela manhã ou à tardinha. Nestes casos o condutor deve dirigir com atenção redobrada, mantendo os faróis baixos acesos para que os outros percebam o seu veículo.

Obs.: o ofuscamento pode também ocorrer pelo reflexo da luz solar em objetos polidos, como lagos, rios, pistas e pára-brisas.

2.2.2 Condições adversas do tempo

Estas condições adversas estão ligadas às condições atmosféricas: frio, calor, vento, chuva, granizo e neblina. Todos esses fenômenos reduzem a capacidade visual do motorista, tornando difícil a visualização de outros veículos. Tais condições podem tornar-se tão extremas que o impossibilitam de ver a margem de estradas ou as faixas divisórias. Além de dificultar a capacidade de ver e ser visto, as más condições de tempo tornam as estradas escorregadias e podem causar derrapagens.

A grande maioria dos acidentes ocorridos em condições climáticas adversas deve-se, a não adaptação a elas de alguns motoristas que continuam a dirigir o veículo em velocidade incompatível.

Assim, devem-se tomar medidas de segurança, tais como: reduzir marcha, acender as luzes e, se o tempo estiver ruim, sair da estrada e esperar que as condições de dirigibilidade melhorem.

2.2.3 Condição adversa da via

O condutor deve ajusta-se às condições da via. Tem de reconhecer o seu estado, contorno, largura, acostamento, sinalização. As condições adversas da via são: curvas, morros, largura da via, número de faixa, acostamento, árvores marginais à via, tipos de pavimentação, barro, elevações, buracos, trechos escorregadios, lombadas.

Caso não sejam levadas em consideração todas essas possíveis condições adversas da via, o condutor será surpreendido e sofrerá um acidente.

2.2.4 Condição adversa do trânsito

As condições adversas do trânsito envolvem a presença de outros usuários da via, interferindo no comportamento do condutor. Como o trânsito pode estar fácil ou congestionado, a velocidade exigida pode ser alta ou baixa.

Existem períodos do dia que afetam sobremaneira o tráfego da via, tais como a hora do “rush”, que significa grande movimentação de pessoas e veículos. Igualmente determinadas épocas do ano, como Carnaval, Natal, períodos de férias escolares e feriados, resultam em problemas para o fluxo normal de trânsito.

Em áreas rurais, as condições de trânsito também podem se alteradas, devido ao movimento vagaroso de carroças, animais extraviados, etc. O mesmo acontece em grandes centros urbanos, com relação a pedestres e condutores de veículos, pois a grande quantidade de ônibus, caminhões e carretas tornam o trânsito mais lento.

O motorista defensivo deve observar à frente e atrás, avaliando as condições do trânsito e evitando, assim, situações difíceis para todos os usuários.

2.2.5 Condição adversa do veículo

Outro fator muito importante a ser considerado para evitar acidentes é a condição em que se encontra o veículo. Todo motorista defensivo deve manter o seu veículo em condições de reagir eficientemente a todos os comandos, pois não é possível dirigir, com segurança, um veículo defeituoso. Os defeitos mais comuns que podem causar acidentes são: pneus gastos, freios desregulados, lâmpadas queimadas, limpadores de pára-brisa com defeito, falta de buzina, falta de espelho retrovisor, faltas de cinto de segurança, amortecedores vencidos, folga de direção, suspensão empenada.

Obs.: revisões periódicas e perfeitas mantém o veículo em boas condições.

2.2.6 Condição adversa do condutor

Finalmente, a condição adversa a ser considerada é a do condutor. Ela envolve o estado em que este se encontra, ou seja, se está física e mentalmente em condições de dirigir o veículo. Condições físicas: fadiga, estado alcoólico, sono, visão deficiente, perturbações físicas.

A fadiga é a grande inimiga do condutor. Num dos trabalhos publicados no Programa Volvo de Segurança nas Estradas, é vista como o resultado de vários fatores adversos: a monotonia, que se dá em estradas, principalmente à noite; a intensidade do trabalho mental e físico (mesmo sentado, o motorista se movimenta e troca de marchas, a forte “dor do motorista”, no lado direito do tronco); a carga horária nem sempre limitada (entre condutores de caminhões, o índice de acidentes cresce entre a 7ª e a 10ª hora de direção e passa o dobro entre meia-noite e oito horas). A temperatura, ruídos e vibrações que cercam o motorista também afetam seu trabalho no volante. Para se sentir bem, o motorista de um ônibus deve estar a 27°C, mas, no verão, a temperatura dentro de um veículo lotado chega a 50°C. Isso pode causar desordem psiconeurótica e afetar sua habilidade. Igualmente, ruídos provocam irritação, tensão, dores de cabeça e má digestão. A vibração também pode causar estresse mecânico dos tecidos e estimulações dos terminais nervosos nela contidos. Na verdade, os motoristas enfrentam condições cada vez mais estressantes. A quantidade de veículos, congestionamentos, perigos e todos os tipos de distrações exigem seu preço. Esses

fatores impõem novos desafios dos engenheiros, que, com a segurança fisiológica, estão apresentando aos motoristas novos equipamentos, no sentido de aliviar o estresse físico e mental e fazer com que a sua concentração aumente. Condições Mentais: estado de tensão emocional, preocupações, medo.

2.2.7 Condição adversa do abuso de bebidas

O organismo humano compõe-se de água e sais minerais. O abuso do álcool interfere, tumultua e destrói a sua organização funcional de modo traiçoeiro e, muitas vezes, irreversível. Quando chega ao estômago, o álcool é rapidamente absorvido e transportado para a corrente sanguínea, especialmente se a pessoa que o ingeriu estiver em jejum. A absorção ocorre com menor rapidez quando há ingestão de alimentos, principalmente gordurosos.

A dosagem alcoólica distribui-se por todos os órgãos e tecidos, mas concentra-se elevadamente no cérebro. Cria um excesso de autoconfiança, reduz o campo de visão e altera a audição, a fala e o senso de equilíbrio. A aparente euforia que domina a pessoa, chamada de excitação alcoólica, nada mais é do que a anestesia dos centros cerebrais controladores do comportamento.

O organismo elimina o álcool pela transpiração (10%) e pela oxidação (90%). A oxidação ocorre principalmente no fígado, mediante um processo químico que transforma o álcool em acetaldeído (comportamento tóxico), depois em ácido acético (encontrado no vinagre) e, finalmente, em água e dióxido de carbono. O processo de eliminação se realiza num tempo determinado e não pode ser acelerado por exercícios físicos, café forte, banho frio ou remédios. Esses recursos populares conseguem apenas transformar um ébrio sonolento num bêbado acordado. A única maneira de eliminar a bebida alcoólica é esperar passar o tempo necessário para a transformação do álcool, pelo fígado, em água e dióxido de carbono.

É considerado estado de embriaguez alcoólica a concentração mínima de 0,6g de álcool por litro de sangue. Entretanto a taxa percentual de álcool no organismo é influenciada por variações entre pessoas no que se refere ao peso, altura, quantidade e

espécie de alimentos existentes no estômago, assim como o tempo decorrido após o ato de beber.

2.3 MANEIRA DE DIRIGIR

A maneira de conduzir o veículo é também uma das causas de acidentes. Os motivos para o volante escapar das mãos do motorista são os mais variados. Os mais comuns são: dirigir apenas com uma das mãos, apanhar objetos dentro do veículo em movimento, acender cigarros, espantar insetos com o veículo em movimento, efetuar manobras bruscas com o veículo, estar o volante escorregadio, devido ao suor do motorista, usar telefone celular, trocar o CD do equipamento de som estando em movimento. É importante lembrar que as condições adversas não aparecem isoladas. Mas, mesmo quando houver apenas uma, o condutor deve estar consciente e procurar ajustar o seu modo de dirigir, de forma a não ser pego de surpresa.

2.4 ELEMENTOS DA DIREÇÃO DEFENSIVA

Muitas vezes o motorista pratica a direção defensiva sem perceber. Não importa onde a pratica e se a chama por esse nome ou não. O que importa, na verdade, é que a direção defensiva é fundamental para que se evite acidentes, a qual requer conhecimento e atenção, previsão e habilidade.

2.4.1 Conhecimento

Dirigir com segurança requer uma boa dose de informação de fatos concretos. Esse conhecimento inclui o pronto reconhecimento de riscos e a maneira de defender-se contra eles.

O código de trânsito vigente fornece muitas informações que o condutor deve receber. Além do código de trânsito, existem livros e revistas especializadas. A experiência é também uma grande fonte de conhecimento. Finalmente, as autoridades

de trânsito estão certas de que o conhecimento deve ser adquirido por meios de treinamentos programados.

2.4.2 Atenção

Nenhuma forma de transporte rodoviário exige mais atenção do condutor que o veículo automotor. Um maquinista de trem ferroviário conta com seus auxiliares. O avião comercial tem controles duplos, sendo um para o co-piloto. Além disso, o piloto recebe ajuda de complexas instalações em terra. O comandante do navio, por sua vez, é auxiliado por uma tripulação experiente e instrumentos de navegação. Já o condutor de um veículo automotor, o motorista, sem essas facilidades, tem que se manter em estado de alerta durante cada segundo em que se encontra ao volante, consciente de que está sempre correndo risco de um possível acidente.

2.4.3 Previsão

Dois pontos importantes são a previsão, que pode ser exercida sobre um raio de ação próximo ou distante, e a habilidade de prever eventualidades no trânsito e preparar-se para elas. A direção defensiva exige tanto a prevenção em curto prazo como em longo prazo. O motorista que revisa o seu veículo, antes de iniciar uma viagem, está fazendo uma previsão em longo prazo, enquanto aquele que prevê complicações num cruzamento, uns metros à frente, está fazendo uma previsão em curto prazo.

2.4.4 Decisão

Uma boa decisão implica o reconhecimento de alternativas que se apresentem em qualquer situação de trânsito, bem como a habilidade de fazer uma escolha correta a tempo de evitar um acidente.

2.4.5 Habilidade

Esse requisito diz respeito ao manuseio dos controles dos veículos e à exceção, com bastante perícia e sucesso, de qualquer uma das manobras básicas de trânsito,

tais como fazer curvas, ultrapassagens, mudanças de velocidade e estacionamento. A habilidade do condutor se desenvolve por meio de aprendizado: deve-se treinar a execução das manobras de modo correto e depois executá-las sempre dessa maneira.

Finalizando, são esses os elementos que tornarão um motorista seguro. Se usá-los a cada momento, sempre que estiver atrás do volante, estará usando a cabeça.

2.5 OS PRINCÍPIOS DA CONDUÇÃO SEGURA

Um condutor que dirigir desatento, a 110Km/h, estará batendo num obstáculo a 100m em apenas 3,27 segundos. A distração e a queda de vigilância são freqüentemente fatores de acidentes. Os condutores passam a perceber os obstáculos tarde demais, quando não há mais espaço suficiente para evitar a colisão. O atropelamento de pedestres e de animais acontece por distração ou pelo fato de os condutores não tomarem nenhuma medida preventiva na sua presença.

A condução segura está alicerçada sobre os seguintes princípios:

Condutor em boa forma física e mental (sensibilidade, ausência de álcool, pois ele reduz a sensibilidade e embrutece as pessoas), boa saúde e estar descansado;

Veículo em bom estado (pneus, freios e faróis) e cinto afivelado para evitar traumatismos;

Domínio da velocidade. O condutor deve ser senhor da velocidade. O veículo atende e pára quando o condutor quer (distância de parada, força centrífuga);

Se ocorrer neblina densa ou a presença intensa de pedestres na rodovia, a velocidade indicada na sinalização não poderá ser aplicada, devendo o condutor ter que adequá-la às circunstâncias e às situações do momento;

Cada um no seu lugar, cada um na sua vez (ordem respeito é a sua vez, é a minha vez);

Não surpreender os outros ("ver e ser visto" pelos outros no momento certo, e ter boa capacidade para perceber as intenções e as atitudes dos demais condutores).

3 COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO

O quadro geral do nosso trânsito é um quadro de caos, de tragédias, de calamidades, em que a maioria das pessoas que fazem parte desse quadro não tem consciência de sua seriedade e gravidade.

Os números já não sensibilizam. As pessoas correm o risco de se acostumarem com eles, de banalizarem a dor, a desgraça e a tragédia que é perder uma vida só, que seja, por um problema que poderia ser completamente evitável.

Como sendo de interesse para a corporação, precisamos analisar as causas do comportamento do motorista profissional, que às vezes são agressivos, irresponsáveis, ignorantes, até mesmo violentos. Não podemos esquecer também dos demais envolvidos no trânsito, como o pedestre, o ciclista, o carroceiro, aquele que empurra um carrinho de lixo, etc., mas que têm condições menores de causar danos aos outros, em comparação aos danos que os motoristas, seja de automóvel, caminhão, ou ônibus, podem causar.

É consenso hoje, que trânsito é, basicamente, uma questão de comportamento correto ou errôneo. É notório também que o trânsito é uma questão de comportamento social, já que envolvem grupos, diversas classes sociais e mata indiscriminadamente; poderíamos dizer até que a mortalidade no trânsito é democrática, atingindo todas as pessoas, sem diferenciações sociais, educacionais, religiosas ou política.

Uma outra máxima mais aceita atualmente, é a de que as pessoas dirigem como são e como vivem. Pesquisadores já mostraram que os bons motoristas são pessoas ajustadas socialmente, responsáveis, dignos de confiança, sóbrios e cautelosos. Por outro lado, pessoas com personalidade dita anti-social tendem a se envolver mais em acidentes de trânsito, principalmente por não respeitarem as leis e as regras de convivência e apresentarem dificuldades no que tange ao respeito ao outro e aos seus direitos.

Desta forma, a questão do trânsito está intimamente ligada aos homens, já que são eles que comandam as máquinas, que, por sua vez, só obedecem às vontades manifestas. E o homem, sob o ponto de vista psicológico, é um ser extremamente

complexo, já que suas reações são dependentes de sua personalidade, de seu intelecto, ao lado de sua cultura, ao conjunto de leis, normas, regras de comportamento herdadas em uma determinada sociedade e da sua visão de mundo, que é a internalização desta cultura.

Todas essas variáveis fazem com que o homem se torne um ser imprevisível, porque sua resposta a determinadas situações vai depender de todos esses aspectos, mais as condições do momento e da pessoa naquele dia. Assim, se você levanta com o pé esquerdo, sai atrasado, seu carro não pega, depois de trocar a bateria você está no trânsito, preocupado com o compromisso que já deve estar acontecendo sem que você esteja presente, o seu comportamento, muito provavelmente, será a busca da velocidade, desprezo pelos outros e pelas leis e assunção maior de riscos. Por outro lado, se você levanta de bom humor, sem grandes preocupações, seu comportamento tende a ser mais cooperativo e gentil no trânsito.

A partir desta pequena análise do indivíduo, façamos uma pequena análise do nosso trânsito, local onde esse indivíduo vai atuar.

Eduardo Vasconcelos, no livro "O que é Trânsito?", traz uma definição muito interessante:

O trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete um eterno conflito de disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos, é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa. E essa negociação, dadas as características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se vêem na sociedade e de seu acesso real ao poder (VASCONCELOS, 1985, p.75).

Assim, a luta que se estabelece no trânsito é acirrada, mais ou menos previsível, conforme as pessoas sintam-se ou não iguais perante seus direitos à circulação do trânsito. Ao invés de ceder espaço a quem não tem este privilégio, como os pedestres, ele exige prioridade, força a passagem, ignora os demais, pára em cima das calçadas.

Entre os próprios motoristas, há uma diferenciação de poder, de afirmação de domínio. Por exemplo, os caminhões e ônibus, por serem maiores e por terem motoristas profissionais, mandam e desmandam em nossas ruas e estradas, já que o próprio lugar que ocupam é o mais alto e se encontram vendo as pessoas de cima, e se sentem mais protegidos pelo aparato de lataria e mecânica que os cercam. Não é raro

ouvir deles que seus direitos a circular são maiores porque se encontram trabalhando enquanto os carros estão circulando a passeio.

Outro exemplo de disputa de poder entre os motoristas é a diferenciação que se faz questão de marcar entre um motorista de carro importado, que obviamente reflete um poder aquisitivo maior, e o motorista de um velho fusquinha. Assim como a competição que acontece entre dois ou mais carros possantes, espontaneamente, quando parados em um sinaleiro e um dos dois começa a acelerar (às vezes só com a intenção de assustar um pobre pedestre). Quando o sinaleiro abre, o tempo de reação pode ser comparado ao dos grandes pilotos de Fórmula 1, e a aceleração é para assustar.

O que é mais interessante de tudo isso é que tais comportamentos só acontecem quando o homem está dentro de uma máquina. A gente não vê um pedestre desafiar outro para ver quem chega antes em tal lugar ou dirigir olhares ameaçadores aos companheiros que aguardam o sinal verde em um sinaleiro. Há poucos estudos que analisam este fenômeno, mas é possível pensar em uma identificação do homem com a máquina, senão vejamos: o motorista inexperiente, tem dificuldades óbvias iniciais por não ter representado, simbolicamente, em seu consciente, o tamanho do seu carro. Assim, é fácil reconhecê-lo: quando vai passar por um carro parado, quase atravessa a mão de direção para desviá-lo. Não há ainda uma representação mental de sua máquina, o que vai se construindo com o passar dos tempos e com a prática. O motorista inexperiente dirige sua atenção para imediatamente após o capô de seu carro, olhando para o chão; à medida que sua experiência aumenta, seu olhar se distancia, olhando cada vez mais para longe e para os espelhos, e sua postura vai relaxando. Assim, é fácil reconhecer um motorista inexperiente, que anda pelo meio da rua, grudado ao volante, a 20 km por hora, sem olhar nos espelhos.

Na medida em que o tempo passa, os limites do carro vão se confundindo com os limites do próprio motorista, sendo que o bom motorista sabe, com bastante antecedência, se seu carro passa ou não em determinado local, mais estreito ou mais baixo que o normal, o que vem a gerar um processo de confiança na máquina pode ser exemplificada quando, por exemplo, o motorista passa por um buraco sem ver, e ouve a batida das rodas, fazendo imediatamente uma expressão de dor, como quem se tivesse

"machucado" fosse ele e não o carro. Isto sem falar nos acessos de ódio quando alguém risca ou bate de leve no carro, o que, já foi motivo para homicídios.

Com tais informações, podemos analisar que o automóvel não é somente um instrumento utilitário que serve para nos levar aonde queremos ir somente, e sim, um instrumento que tem a utilidade de demonstrar poder, status, favorecer conquistas amorosas (haja vista as Marias Gasolinas, tão comuns atualmente, que não se interessam pelo homem que está dentro do carro e sim pelo carro que tem), um instrumento que também serve para demonstrar raiva e ódio: uma arma e uma armadura.

Não podemos analisar tais fatos isoladamente, senão nossa análise seria unilateral e inverídica. Temos que admitir que não existem homens isolados, que o homem se desenvolve e se forma em uma sociedade, que lhe transmite valores, lhe cobra deveres e lhe dá direitos.

Voltado ao trânsito, como isso se refletir? O infrator de trânsito, em geral, aprova as mesmas regras que transgrediu, desde que as penas não lhe sejam impostas. O grau em que um ato será tratado como transgressão por nossa sociedade depende de quem comete o ato e de quem sente que foi prejudicada por ele e, sem a menor sombra de dúvida, as regras tendem a ser aplicada mais a algumas pessoas do que as outras.

Dentro dessa abordagem cultural mais ampla, podemos fixar o foco de nossa atenção sobre a cultura de trânsito em nosso país, conseqüência, sem dúvida, das questões sociais e políticas diretamente ligada às características de nossa sociedade capitalista e determinada historicamente.

O dono de um veículo julga-se com muito mais direito à circulação do que os demais participantes do trânsito, o que está ligado às características autoritárias da nossa sociedade e da falta de conscientização sobre os direitos do cidadão, que faz com que os motoristas ocupem o espaço viário com violência. O pedestre, por sua vez, assume o papel de cidadão de segunda classe, numa cidade que é cada vez mais o habitat do veículo e o anti-habitat do homem: (VASCONCELOS, 1985, p.89).

3.1 CRENÇA DOS MOTORISTAS

Há uma crença de que todas as pessoas têm habilidades e condições para dirigir, e que tal ato é simples, até mesmo banal, sem levar-se em consideração as diferenças individuais, os obstáculos de ordem cognitiva, afetiva, social e funcional que impedem algumas pessoas de executarem bem esta tarefa. Há a idéia de que se pode dirigir cansado, tomando remédios, alcoolizado, etc.

A crença de que a Carteira Nacional de Habilitação é apenas um documento e, assim, direito de quem a busca. Tal crença faz com que as pessoas não compreendam por que tantos testes e avaliações, comparando a CNH com a Carteira de Identidade, em que eles não existem. Assim, não há o entendimento de que as avaliações objetivam checar as condições e o conhecimento daqueles que pretendem vir a ser motoristas, e aqueles que demonstrarem serem portadores de condições ótimas, serão habilitados.

A crença na incompetência e na corrupção das instituições que administram o trânsito, não havendo reconhecimento por parte da população da seriedade e legalidade de seus problemas e exigências, sendo que há o entendimento de que as avaliações são meras formalidades e se prestam somente à arrecadação de fundos para o Estado.

A crença na invulnerabilidade: o acidente só acontece com o outro, isto é, as pessoas tendem a negar a possibilidade de que coisas negativas aconteçam com elas próprias e com os seus. Esse é um fator muito importante para não usar cinto de segurança.

A crença da impunidade: os delitos de trânsito são considerados crimes culposos e, quando impostas penas, as mesmas são brandas e sujeitas a diversos atenuantes.

3.2 A INEXPERIÊNCIA E O EMOCIONAL COMO CAUSAS RELEVANTES

Dentro dessa cultura se encontram os indivíduos, com as questões e condições diversificadas, sujeitos portadores de problemas de saúde e emocionais que afetam com seriedade o ato de direção.

Um fator importante, predisponente a acidente é a inexperiência do motorista, sendo que um grande número deles não foi treinado a reagir em situações de emergência e, quando acontecem, o motorista não sabe o que fazer. Nesta questão, há grande responsabilidade das Auto-Escolas, que deveriam treinar os candidatos até que se estabelecesse o automatismo motor, deixando sua atenção livre para os estímulos externos do automóvel.

Infelizmente, os motoristas brasileiros são o que podemos chamar de "onipotentes": não se preocupam em escolher caminhos alternativos se são ainda inexperientes para enfrentar um trânsito mais pesado, andando em qualquer via ou rodovia, seja de dia ou à noite, nas mais diferentes condições climáticas, inconscientes dos perigos a que estão sujeitos.

Uma outra variável importante se refere às condições emocionais de quem dirige. Com certeza há motoristas ansiosos; depressivos, agressivos, com controle precário e a situação de trânsito faz com que estas tendências se exacerbem, tornando a pessoa um verdadeiro descontrolado, já que a personalidade se manifesta na interação social, na interação com o outro.

Não é difícil observar estes motoristas em nosso cotidiano, que vemos fazendo manobras suicidas e pensamos: "Que louco", e muitas vezes ele pode ser louco mesmo.

Penso que esta é uma idéia básica, mas ainda pouco refletida atualmente: a sociedade em geral é obra dos homens, e a possibilidade de transformá-la se encontra somente nas mãos dos homens. É nossa responsabilidade tornar o trânsito um bem social e não o símbolo de morte e desgraça.

Se estiver claro que se encontra em nossas mãos esta responsabilidade, podemos partir para outra reflexão: como modificar este quadro?

3.3 A MUDANÇA DO COMPORTAMENTO DO MOTORISTA: EDUCAÇÃO!

Não podemos falar em futuro sem falar em Educação, processo e procedimento tão precário em nossa sociedade. Assim como não podemos falar em Educação sem falar em Política. A Educação é Política na medida que ela serve, até mesmo na sua

inexistência, a uma sociedade comprometida com a desumanização, com a ingenuidade, com a imutabilidade, com a alienação, com o autoritarismo, com a competitividade, todos esses, infelizmente, valores de nossa sociedade e de nosso país.

A Educação deve ter por finalidade um aprofundamento da tomada de Consciência da realidade, fazendo questionar a "naturalidade" dos fatos sociais, entre eles o trânsito, e fazendo perceber que a realidade não é imutável. A Educação deve ser voltada à liberação e à humanização - vocação fundamental do homem – e despertar nos indivíduos o comprometimento com os seus semelhantes e com o mundo em que vive.

Falo em Educação em um sentido amplo: desde a família (responsável principal pela formação dos indivíduos), passando pela Escola, que desde o início dos anos escolares deveria se preocupar com a vida e, conseqüentemente, com o trânsito; promovendo o desenvolvimento do aluno de forma sistemática, fornecendo-lhe conteúdos desde a pré-escola até o terceiro grau.

O terceiro componente do processo educativo de trânsito seria cada profissional, em seu local de trabalho, de vida, comprometido com o trânsito e atuando de forma competente, sistemática e contínua, seja em sua área técnica, seja em campanhas, em escolas, em auto-escolas, em locais de vivência; mas com conhecimento global da questão, senão corre o risco de se alienar em sua atividade, sem perceber o todo.

O último componente, a meu ver, que ajudaria a reverter este quadro seria a Fiscalização se tornar mais presente, havendo repressão e penalização efetiva ao infrator de trânsito. Assim, para haver mudanças efetivas na questão do trânsito, todos precisam se aperceber como o início e o fim de toda atividade humana, a exercer sua cidadania, conscientes de seus direitos, deveres, responsabilidades, senhores de sua vida e de seu destino. É preciso acreditar que a Educação não serve só à sociedade, mas, principalmente, à mudança social. Acreditar que o ato humano de educar existe tanto no trabalho pedagógico quanto no ato político por um outro tipo de sociedade, para um outro tipo de mundo, para um outro tipo de trânsito.

4 PREJUÍZOS MATERIAIS E A RESPONSABILIDADE

Invariavelmente, quando ocorre o envolvimento de acidente de trânsito com viatura do corpo de bombeiros, o Inquérito Técnico (IT) é o procedimento para apurar as causas do acidente. Como ocorreu o fato, se houve imprudência, negligência ou imperícia do condutor. Daí então, atribuir a responsabilidade do dano, se causado pelo condutor militar ou pelo particular.

Em recente visita que fiz ao Quartel do Comando-Geral, no setor de Inquéritos Técnicos, conversei com o 1º Ten PM QOA DE PAULA, o qual pela sua experiência, pelos seus mais de sete anos trabalhando neste departamento, informou quanto aos prejuízos resultantes dos acidentes de trânsito nas viaturas pertencentes ao Estado. Taxativamente afirmou, alguém sempre será responsabilizado, alguém terá que pagar os prejuízos, ou o militar condutor ou o terceiro envolvido.

Neste mesmo dia, passou para mim algumas questões levantadas em anos anteriores sobre o tema em discussão, e, aproveitando a oportunidade fiz algumas perguntas, na busca de entendimento como funciona, a análise conclusiva dos Inquéritos Técnicos, da cobrança pelo Estado, na intenção de repor o bem, neste caso a viatura, para que volte a circular, e também a situação do próprio condutor responsabilizado pelos prejuízos.

4.1 QUESTINAMENTOS LEVANTADOS

Qual o valor mínimo para reparo da viatura que justifica os custos da realização do processo para apurar causas e responsabilidades?

Não é possível fixar valor mínimo, as custas são elevadas e sempre representam um ônus, às vezes até insuportável. O ideal é que se façam os acordos amigáveis, que em muito favorece o responsável e também o Estado.

Então, concluído o Inquérito Técnico (IT), qualquer que seja o valor do dano, a própria PMPR deverá promover negociações tendentes a uma negociação amigável. Quando a responsabilidade recair sobre o policial-militar, o ressarcimento deverá ser feito mediante o desconto em parcelas mensais implantadas em sua folha de pagamento. Já

quando for o particular, o pagamento deverá ser feito através de guia GR, em parcelas, ou de uma só vez. Na hipótese de pagamento parcelado pelo particular, deverá ser elaborado um “termo de acordo”, que terá força de título executivo extrajudicial.

No caso de um acidente com perda total ou quando o valor do conserto é superior ao valor do veículo, como fica o ressarcimento?

Nesta hipótese, deverão ser juntados três orçamentos de oficinas idôneas, objetivando demonstrar o preço de reparação do veículo sinistrado, bem declarações de três concessionárias quanto ao valor de mercado dos veículos da mesma marca e ano de fabricação.

Quando a perda for total, do valor apontado pelas concessionárias deverá ser deduzida a importância correspondente à venda do salvado pelo Departamento Estadual de Transporte Oficial (DETO). Este procedimento é necessário para uma futura liquidação judicial, evitando uma prova pericial no processo, que é sempre muito dispendiosa.

Quando ambos os condutores são responsabilizados, cada condutor paga o dano do seu veículo? Ou soma a despesa e divide por dois?

Imagine-se a seguinte situação: José é soldado policial-militar (SD PM), dirige a viatura e Pedro é condutor de carro particular. O dano foi de R\$1000,00 na viatura e de R\$1000,00 no carro particular. A cobrança do Estado será de R\$1000,00, e ao juiz competirá, no exercício de sua função jurisdicional, se requerida pela parte contrária, estabelecer critérios de compensação de culpa.

Quando o bombeiro militar de serviço conduz a viatura em situação de emergência, no estrito cumprimento do seu dever, estando com a sirene e girofléx ligados, cruza a via com sinal vermelho ou preferencial, ocasionando o acidente; qual a solução?

Dispõe o art.29, inc. VII, letra “d”, do vigente Código de Trânsito Brasileiro, que a prioridade de passagem na via e no cruzamento deve se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança. Neste caso, se ficar comprovado que o bombeiro militar, tomou todas as cautelas necessárias ao cruzar o sinal vermelho ou a via preferencial, mesmo em missão de emergência, em obediência a esta norma legal, fica claro que o responsável pelo acidente será o motorista particular. Do contrário, se existir prova que o condutor militar, não tomou todas as precauções neste sentido, infringiu a norma legal, será então ele responsabilizado.

Quando o responsável pelo acidente for o particular, e não possuir condições financeiras, isto comprovadamente, como fica o Estado?

Primeiramente, é de todo recomendável que a Polícia Militar do Paraná (PMPR), faça um levantamento patrimonial do civil causador do acidente, inclusive sua localização prévia ao ajuizamento, sob pena de ganhar e não levar. E, ocorrendo esta hipótese, deve tal circunstância constar expressamente das conclusões do IT, para que o procurador do estado possa requerer ao conselho superior da Procuradoria-Geral do Estado (PGE), a dispensa da propositura da ação.

Quando a viatura aparecer danificada, não havendo testemunhas nem provas conclusivas do fato, pode o militar ser responsabilizado pelo dano na viatura, por ter sido o último a utilizá-la?

Inexistindo prova de que o último condutor militar que utilizou a viatura, tenha sido o causador do dano, não haverá como responsabilizá-lo judicialmente, posto que ao autor da ação incumbe o ônus da prova constitutiva do direito invocado (art.333, inc. I Código de Processo Penal). Em surgindo, uma presunção de fato, oriunda das máximas da experiência, por exemplo: O condutor militar dirigia com viatura e bateu no muro: como o muro não se desloca, é evidente que mesmo sem testemunhas, será possível concluir pela responsabilidade daquele condutor que por último usou a viatura.

Quando o dano da viatura é causado por falha na manutenção, como derrapagem devido aos pneus estarem carecas, ou ainda, se fundir o motor por falta de óleo em razão de vazamento, a ação judicial pode lograr êxito baseada em normas administrativas que atribuem mais cuidados ao motorista da viatura?

Tais circunstâncias devem ser analisadas caso a caso, pois já se sabe que a produção da prova é fundamental ao êxito da causa. No exemplo formulado derrapagem devido a pneus carecas, há que se observar que todos os motoristas gostariam de dirigir a viatura com pneus novos, e ainda há que se considerar que os pneus não ficam imediatamente carecas, mas lentamente com o passar do tempo pelo seu uso. O mesmo ocorre com o vazamento de óleo, pois o óleo não vai vazar rapidamente em poucos minutos. Assim, o simples fato de o condutor estar dirigindo no momento em que ocorreu a avaria mecânica, não implica necessariamente que tenha sido ele o responsável pelo dano, se eventualmente não houver culpa.

5 A SITUAÇÃO ATUAL – VIATURAS OPERACIONAIS E O ENVOLVIMENTO EM ACIDENTES DE TRÂNSITO

Todo o dia, sem nenhuma trégua estamos com nossas viaturas disputando um espaço cada vez menor, neste complicado trânsito brasileiro. Vou contar a situação do grupamento de bombeiros de Curitiba, até porque entendo ser esta a unidade do Estado, a que atende a um volume maior de ocorrências, e sendo o trânsito da Capital o mais congestionado do Paraná.

No ano de 2001, o comandante do 1ºGB, preocupado em diminuir o número de acidentes com as viaturas daquele grupamento, promoveu uma reunião com seus comandados a fim de que fosse discutido com os oficiais e praças a redução de acidentes com viaturas e como trafegar até a ocorrência com maior segurança.

A apresentação teve início com o relato dos vários fatores adversos que causam acidentes com viaturas, nos quais estão incluídas as inobservâncias às leis de trânsito, excesso de velocidade, o aumento do número de ocorrências, o número insuficiente de postos de bombeiros descentralizados, pois estrategicamente cobririam uma área de menor abrangência e ainda o próprio deslocamento excessivo das ambulâncias. Dentre os assuntos foi dada mais ênfase aos seguintes:

- Inobservância das Leis: verificada a prática de conduzir viaturas, com a intenção de diminuir o tempo de atendimento às ocorrências, as viaturas (vtr), costumavam trafegar pelas vias exclusivas de ônibus, as canaletas, também trafegavam na contramão, e acabavam por furar os semáforos, além do excesso de velocidade.
- Aumento do número de ocorrências ocorrido na capital, tendo como exemplo o ano de 1998 em relação ao ano seguinte, um aumento do número de atendimentos de 13%, sem sequer poder aumentar o efetivo e a frota. Aqui se constata que gera um deslocamento médio de 60Km/dia, portanto 1.800 Km/ mês, para cada ambulância. Esse deslocamento emergencial é feito com certa velocidade, nem sempre a desejável e segura. Então podemos concluir que na ida para a ocorrência, pelo menos em cada 30Km da jornada diária o deslocamento é veloz. Tornando a probabilidade muito maior, de envolvimento em acidentes.

5.1 PRINCIPAIS CASOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VIATURAS NOS ÚLTIMOS DOIS ANOS (2004 e 2005)

Faz-se necessário fazer um relato dos últimos acontecimentos, considerados mais relevantes em razão da gravidade desses acidentes. Pretendo apresentar a narrativa do encarregado do IT, da reconstituição do fato e de sua conclusão de cinco casos acontecidos nos últimos dois anos com a intenção de verificarmos a severidade dos fatos ocorridos.

1º caso – Acidente com a viatura ABT-5441 do 3ºGB em Londrina

Reconstituição: a viatura ABT-5441, conduzida pelo Cb QPM 2-8 JOSÉ EDUARDO BARBOSA MARTINS, deslocou-se em emergência do quartel central, com destino a BR 369, no dia 18 de fevereiro de 2004, às 16h e 32min. Conforme RGO nº 20004.003.1112, com a guarnição composta pelo 3º Sgt QPM 2-0 ADENILSON BAZA ALMERON, Sd QPM 2-0 WALDIR ALVES DOS SANTO e Sd QPM 2-0 ÉLCIO SANTOS DE MIRANDA, para dar atendimento a uma emergência em um caminhão, na rodovia já citada, sentido Londrina Ibiporã, próximo ao CEASA. Durante o deslocamento a pista estava molhada, já que havia chovido e ainda chuviscava no momento. Ao aproximar-se do Km 143+500 metros, num declive acentuado, o condutor, desconsiderando as condições desfavoráveis da pista, retardou a frenagem, não conseguindo parar o caminhão, e, como última tentativa de parar o ABT, acionou o freio estacionário (manequim), indo a chocar-se na traseira do caminhão Mercedes Benz 1618, de placa MNJ 0744, este estava parado no acostamento, à direita da pista. Na seqüência, o condutor Cb EDUARDO e o chefe de guarnição Sgt ALMERON, ficaram presos nas ferragens, com sérias lesões, necessitando de resgate e transporte de urgência para hospital, com risco de o sargento perder o membro inferior esquerdo (perna).

Conclusão: pelo exposto sou de parecer, SMJ, que as avarias foram determinadas por exclusivas responsabilidades do Cb QPM 2-8 JOSÉ EDUARDO BARBOSA MARTINS, Por não ter a todo o tempo, o domínio do veículo que conduzia e os cuidados necessários indispensáveis à segurança do trânsito, desconsiderando as condições desfavoráveis do clima e da pista.

Os danos na viatura ABT-5441, foram orçados para reposição de cabina nova em R\$41.679,00 e troca por cabina usada em R\$31.460,00.

2º caso – Acidente com a viatura ABT-0576, município de Dois Vizinhos área do 4ºGB

Reconstituição: aproximadamente às 17h e 15min. do dia 05 mar do ano de 2004, a viatura ABT-0576, deslocava na PR-281, KM 588, no município de Enéas Marques, sendo conduzida pelo SD QPM 2-0 EDENILSO JUNIOR NEGRI, e a duzentos metros antes do local do acidente, passou por uma placa de sinalização com os dizeres, “curva perigosa a 200m”. A viatura estava em alta velocidade, conforme marca de aderência sobre a pista, ainda, pela distância que a viatura deslocou após o início da frenagem, provocando aderência desde a curva até o

local aonde veio a parar, distância de 188m. Ao entrar na curva a vtr realizou trajetória em forma de “S”, saiu da pista e capotou. Durante o transcorrer desse momento, o pneu traseiro interno estourou. Durante o capotamento, o condutor da vtr SD EDENILSON JUNIOR NEGRI, e o chefe de linha, SD ANTÔNIO RENI CIGERZA, pelo fato de estarem sem o cinto de segurança, foram lançados para fora da vtr, tendo este último ido a óbito no local, o condutor SD JUNIOR, foi conduzido ao hospital Policlínica São Vicente de Paula do município de Fco. Beltrão, onde permaneceu na CTI, até a data de 12 mar 04, quando também foi a óbito. Conclusão: pelo exposto SMJ, sou de parecer, não existe possibilidade de se apurar a responsabilidade, consoante a laudo de exame do veículo, o qual diz da impossibilidade em razão das avarias, também da ausência de testemunhas oculares, e do óbito dos ocupantes da viatura.

Os danos orçados da viatura ABT-0576 foram R\$ 27.250.00. Os danos nos materiais que equipavam a guarnição foram de R\$ 20.503, totalizando R\$ 47.753.00.

3º Caso – Acidente com a viatura AA 5882 do município de Cascavel – 4ºGB

Reconstituição: No dia 03 de setembro de 2004, a viatura de prefixo AA 5882, foi acionada para dar um atendimento a uma queda de mesmo nível, no bairro Santos Dumont, trafegava pela rua Domingos Toqueto, em velocidade compatível com a via, considerando que a viatura havia feito uma conversão a duas quadras, não permitindo que desenvolvesse uma velocidade alta; no cruzamento com a rua 14 Bis, veio a colidir com um veículo monza, dirigido pelo Sr. Silmar Bortolotto, sendo atingida na sua lateral direita, ocorrendo então a perda do controle pelo condutor da ambulância. A colisão ocorreu devido o motorista não ter identificado que não tinha a preferência de passagem, pois a placa de sinalização de “PARE”, teria sido retirada do local a mais de uma semana, conforme declaração do Sr. Antonio Januário; e verificado no local logo após o acidente. A viatura AA 5882, devido à colisão, pendeu para o lado esquerdo e descrevendo um movimento de 180°, atingiu primeiramente os ciclistas que estavam próximos à esquina, o Sr. Anderson de Mattos, que estava do lado da calçada e o Sr. Rogério Mafiolet (óbito no hospital), que estava logo ao lado do primeiro; jogando-os para a calçada; atingindo em seguida o ciclista, Sr. José Beihmann Sobrinho, que estava logo atrás, arrastando-o por cerca de 20m, sendo retirado debaixo da ambulância por populares e devido aos ferimentos ocorridos, faleceu no local.

Conclusão: durante o procedimento verificou-se das declarações e fotos tiradas no local, que a causa do acidente foi a falta de sinalização vertical na via, a placa com a descrição de “PARE”, a qual teria sido retirada em um ato de vandalismo. Como seria praticamente impossível identificar o responsável por este ato, buscaram-se então, as normas legais a quem deveria ser imputada a responsabilidade pelo acidente, bem como pelo conserto da viatura. (Na sequência o encarregado do IT, faz o embasamento para dar seu parecer). Pelo exposto, conforme escrito, sou de parecer, SMJ, que as avarias foram determinadas por exclusiva responsabilidade do órgão de trânsito do município de Cascavel, Companhia Cascavelense de Trânsito e Tráfego, pela falta de manutenção da sinalização da via, bem como por esta ter sido feita de forma insuficiente, faltando a adequada sinalização horizontal.

Os danos foram orçados em: viatura auto-ambulância de prefixo da PMPR AA 5882, no valor de R\$ 28.536,91.

4º caso – Acidente com viatura AA-5854 do município de Dois Vizinhos, área do 4ºGB

Reconstituição: na manhã do dia 30 mar de 2005, estavam sendo realizadas vistorias preventivas no município de Dois Vizinhos, pela guarnição da viatura auto ambulância AA-5854, composta pelo Cb LAURI URBK e pelo condutor o Sd ELIOSEAS MOREIRA DA CRUZ. Por volta das 11h50min., o Sd CRUZ com o objetivo de apanhar os objetos pessoais, sem a autorização do cabo, desviou o itinerário de regresso ao quartel, parando a vtr em frente a sua residência, próximo do local da colisão. Após alguns minutos, retornou do interior da sua casa, novamente passou a conduzir a vtr indo pela rua Mato Grosso, iniciando a conversão a esquerda na rua Mário de Barros, via preferencial. No cruzamento, para quem transita pela rua M. Grosso, há uma placa de regulamentação “R-1” (parada obrigatória), porém o condutor não parou, nem se certificou que poderia executar a conversão. O senhor Clair José Pereira, que descia de bicicleta pela rua Mario de Barros, próximo ao acostamento, no sentido oposto ao que pretendia convergir, o Sd CRUZ, percebendo que seu trajeto havia sido obstruído pela viatura e, provavelmente, imaginando que o motorista o enxergaria, tentou desviar pela frente da mesma, deslocando-se para o centro da pista. No cruzamento, no centro da pista de rolamento ocorreu a colisão transversal do ciclista contra a mcoluma esquerda do para-brisa dianteiro da vtr, imediatamente após a colisão a guarnição prestou os primeiros socorros e removeu o senhor Clair ao hospital São Judas Tadeu, onde chegou em óbito.

Conclusão: pelo exposto sou de parecer SMJ, que as avarias causadas na viatura AA-5854, foram determinadas por exclusiva responsabilidade do condutor, Sd ELIOSEAS MOREIRA DA CRUZ, por deixar de prestar os seguintes preceitos básicos de segurança de trânsito e as normas de circulação, previstos no Código de Trânsito Brasileiro. Na seqüência o encarregado relata o que cita acima, porém acho desnecessário transcrevê-las.

Os danos na viatura foram orçados em R\$ 150,00.

5º Caso - Acidente com a viatura ABT 6228 do município de Guarapuava – 2ºGB

Reconstituição: a guarnição composta pelo 3º Sgt Valdeci José Stefaniw, Cb José César de Macedo e tendo como condutor da vtr. ABT 6228, o Sd Mauro Luiz Rauber deslocavam-se pela PR 170, com destino ao município de Bituruna, a fim de dar atendimento a uma ocorrência de incêndio florestal. Antes de sair do quartel verificaram a vtr. e a abasteceram. O deslocamento corria sem alterações, estavam próximos à represa de Foz do Areia, o dia já havia escurecido, quando em um trecho de forte declive o condutor sentiu que o caminhão estava sem freios, alertou os demais componentes da guarnição, houve preocupação de todos, quase bateram em um caminhão que descia a serra, conseguiram ultrapassá-lo, o ABT estava sem freios, o condutor procurava controlar o caminhão. Depois de deslocar por aproximadamente 900 metros nesta situação, já passado por quatro curvas, tentou conduzir e atritar o caminhão na canaleta, vegetação e paredão existente no lado direito da via, no lado esquerdo e à frente da via existiam precipícios, estava chegando na curva da ferradura, na tentativa de frenar o caminhão na lateral direita da via, chocaram com uma rocha saliente no paredão de pedra, provocando uma batida de graves proporções, parando o caminhão sobre a pista. O cabo Macedo foi o primeiro a sair da cabine, indo a sinalizar a pista e parou um caminhão que descia para ajudar a sinalizar, o ABT estava obstruindo a pista em condição de risco para os acidentados e veículos que trafegavam pela via. O Sd Rauber saiu das ferragens com o auxílio do Cb Macedo, em seguida atenderam e retiraram o Sgt Stefaniw das ferragens. Buscaram o auxílio de pessoas, e o cb Macedo foi até a barragem pedir auxílio de uma ambulância e informar e pedir apoio do quartel. O Sgt Stefaniw teve ferimentos graves, após serem atendidos

pelos membros da guarnição, todos foram transportados por uma ambulância da copel, até encontrarem com a ambulância do corpo de bombeiros de Guarapuava, que vinha em apoio, sendo o local entregue a policiais militares do município de Faxinal do Céu, as vítimas foram inicialmente conduzidas para o ambulatório deste município e posteriormente para o hospital Santa Tereza de Guarapuava. (Na sequência do relatório o encarregado do IT, remete a assuntos sobre perícias).

Conclusão: pelo exposto dou o seguinte parecer, que as avarias causadas na viatura ABT 6228, foram determinadas por causas mecânicas, defeitos imprevisíveis ou inevitáveis pela sua própria natureza, não havendo indícios de causas pessoais, quer seja por imperícia, imprudência ou negligência. Ainda, que além das causas mecânicas, ficam aparentes causas de excludentes de criminalidade, tendo o condutor após percebido o problema mecânico, agindo em situação de extremo risco, conduzindo a viatura até colidir com o anteparo, buscando salvar a sua própria vida e de seus companheiros. E que devido as avarias no ABT 6228, pela sua grande monta, que extrapolam o valor do bem, seja feito o procedimento de descarga, SMJ do Comandante da unidade.

Os danos foram orçados em: viatura prefixo ABT 6228 R\$ 68.000,00, sendo o valor venal de mercado de R\$ 41.000,00.

Ainda, conforme relatórios da Seção BM/4, a qual tem controle das viaturas do CBPR, nos últimos dois anos ocorreram 22 acidentes com nossas viaturas, porém na sua grande maioria de pequena monta.

6 O ESTADO DE CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO DA FROTA

Em razão da natureza do serviço prestado à população da necessidade do emprego imediato, os caminhões de bombeiros têm sempre que estar em excelentes condições de uso.

Pela nossa experiência de serviço, podemos afirmar que na maioria dos quartéis de bombeiros do Paraná, a frota é muito antiga. Observamos, porém, o zelo do nosso pessoal, no cuidado diário, na limpeza e manutenção de primeiro escalão.

Há a rotina diária, quando o militar às 8h, assume a sua jornada de 24h, após a educação física. No teste de prontidão são conferidos minuciosamente todos os materiais sob a responsabilidade de cada homem, na sua função.

É obrigação do condutor de viatura operacional, verificar e testar todos os equipamentos da viatura sob sua responsabilidade. Quando, constatado qualquer defeito ou irregularidade, o problema é repassado ao seu superior imediato, geralmente o chefe de prontidão. Este tão logo, pegue todas as alterações, faz conferência junto com o chefe de prontidão que sai de serviço. Assim, de posse de todas as informações, repassa ao oficial chefe do socorro operacional, o qual orienta quando há a constatação de algum defeito nas viaturas, para que seja elaborado documento próprio, a fim de ser solucionado o problema.

Podemos afirmar, que se constatado defeito mecânico, o qual poderá comprometer a segurança da guarnição, a viatura é baixada.

6.1 COMO FUNCIONA A MANUTENÇÃO E CONserto DE VIATURAS

Verificamos como é o funcionamento com base em entrevista realizada com os capitães, comandantes dos subgrupamentos de bombeiros (SGB), de Curitiba o 1º Grupamento de Bombeiros (1ºGB), de Ponta Grossa o 2ºGB, de Londrina o 3ºGB, de Cascavel o 4ºGB, de Maringá o 5ºGB e de São José dos Pinhais o 6ºGB.

No 1ºGB, o comandante do SGB relata o seguinte: há pouco tempo, mais ou menos dois anos, o conserto era feito com recursos do Estado, através do DETO (Departamento Estadual de Transporte Oficial), mas atualmente, com a implantação do SAMU (Sistema de Atendimento Médico de Urgência), foi feito convênio entre Estado e Federação, e as viaturas estão sendo consertadas com verbas federais. A manutenção básica, como troca de fluido de freio e a troca de óleo, é conforme previsão de quilometragem. As viaturas pesadas estão com vida útil alta, com mais de oito anos de uso na média geral; as viaturas leves, auto-ambulâncias (AA), estão com vida útil aceitável em média com dois anos de uso.

No 2ºGB, o comandante do SGB diz que a manutenção está funcionando bem, ela é custeada pelo Estado, através de sistema de licitação pública, na qual a empresa terceirizada que faz os consertos está atendendo às exigências contratuais, muito embora, relata o oficial, que as viaturas estão velhas e em precárias condições.

No 3ºGB, o comandante do SGB diz que a manutenção é efetuada através de empresa terceirizada, com recursos municipais do FUNREBOM (Fundo de Reequipamento do Bombeiro), e as viaturas estão em condições satisfatórias; quando uma viatura é baixada para conserto, geralmente fica desativada por pouco tempo.

No 4ºGB, o Oficial que está há algum tempo respondendo pela função de comandante do SGB, disse que a frota está nova, pois o recurso do Fundo de Reequipamento, dá condições de compra de viaturas quando estas já não apresentam boa condição de servibilidade. Quanto ao funcionamento da manutenção das viaturas do corpo de bombeiros do município de Cascavel, diz que é terceirizada, feita por licitação, e a empresa atual que faz os serviços, está atendendo às necessidades do quartel.

No 5ºGB, o comandante do SGB, fala que a manutenção não é realizada no quartel, a não ser pequenos reparos, às vezes troca de óleo, ou de pequenos consertos elétricos, porém é uma empresa que presta a assistência técnica de manutenção, porque também naquele grupamento a manutenção é terceirizada.

No 6º GB, o comandante do SGB disse que há algum tempo, mais ou menos uns sete anos, era o Estado o responsável pela manutenção de todas as viaturas, mas que

no momento é uma empresa terceirizada que presta os serviços de consertos e manutenção em geral.

Assim, após esses esclarecimentos, podemos dizer que a manutenção das viaturas operacionais dos quartéis de bombeiros, no Paraná está sendo realizada de forma bastante eficiente. Não há maiores entraves burocráticos, e além do mais, parece-me que a terceirização desse trabalho foi a melhor solução, considerando que no passado havia em todos os quartéis um setor de manutenção, que às vezes não ficava apenas no serviço de 1º escalão (troca de óleo, troca de lona de freio, troca de alguma lâmpada de farol, etc.) Também se dispunham, porém sem o devido conhecimento técnico, a realizar consertos de bombas e outros serviços mais complexos, que só empresa especializada tem a capacidade de fazer.

7 METODOLOGIA

Este trabalho foi elaborado com base em pesquisas realizadas no âmbito da Corporação Polícia Militar do Paraná e Corpo de Bombeiros. Buscou-se também subsídios de outras fontes, como em livros, revistas e artigos publicados nos diversos meios de informações.

Nas pesquisas externas à Corporação, foi bastante enfatizada, com base em publicações, o comportamento do motorista em relação ao complexo trânsito brasileiro. Da mesma forma, o conhecimento sobre algumas situações sobre direção defensiva, bem como, das condições adversas existentes no trânsito.

Alguns casos de acidentes com viaturas operacionais foram relatados, com destaque para os acontecidos nos dois últimos anos, os quais demonstraram a relevância da gravidade desses episódios.

Enfocamos o aspecto de levantar os prejuízos causados, os danos materiais e de quem é a responsabilidade. Tendo por objetivo esclarecer melhor, foram enfocados alguns questionamentos sobre situações comuns quando da realização de Inquéritos Técnicos.

O público-alvo da amostra para as entrevistas foi constituído pelos comandantes de subgrupamento, sendo estes os capitães que diretamente trabalham com o efetivo operacional dos seis Grupamentos de Bombeiros, das cidades de Curitiba (1ºGB), Ponta Grossa (2ºGB), Londrina (3ºGB), Cascavel (4ºGB), Maringá (5ºGB) e São José dos Pinhais (6ºGB). Foram a eles encaminhados, documento com perguntas as quais foram respondidas por escrito.

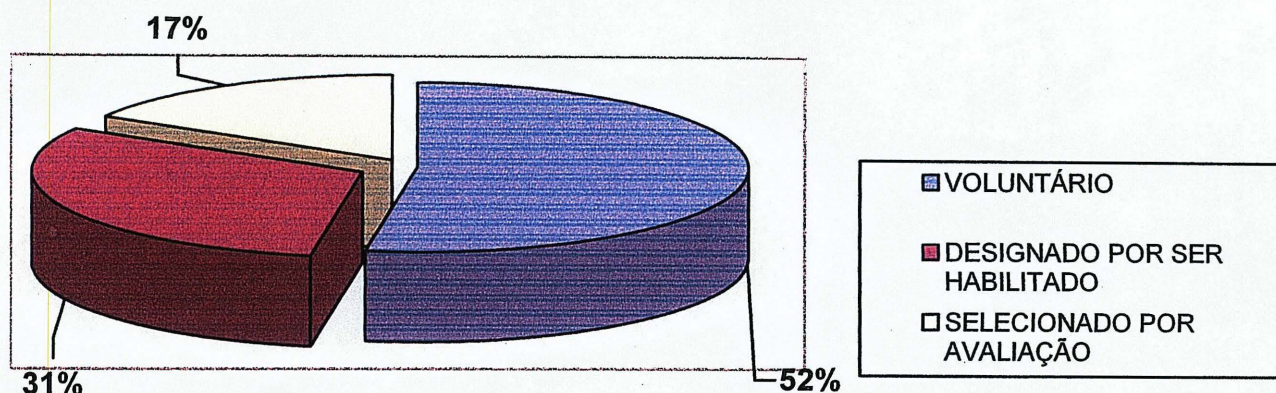
Também como público-alvo principal, foram elaboradas perguntas para os condutores de viaturas operacionais. A coleta de dados foi obtida através do total de

120 questionários, dirigidos aos condutores de viaturas operacionais em atividades nos seis grupamentos de bombeiros, sendo que cada GB recebeu 20 questionários, tendo cada questionário 10 perguntas com respostas simples e objetivas. Esta amostragem foi muito importante para o esclarecimento de alguns questionamentos dos objetivos do presente trabalho.

8 ANÁLISE E TRATAMENTO ESTATÍSTICO DA PESQUISA QUANTITATIVA

8.1 ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS DIRIGIDOS AOS CONDUTORES DE VTR.

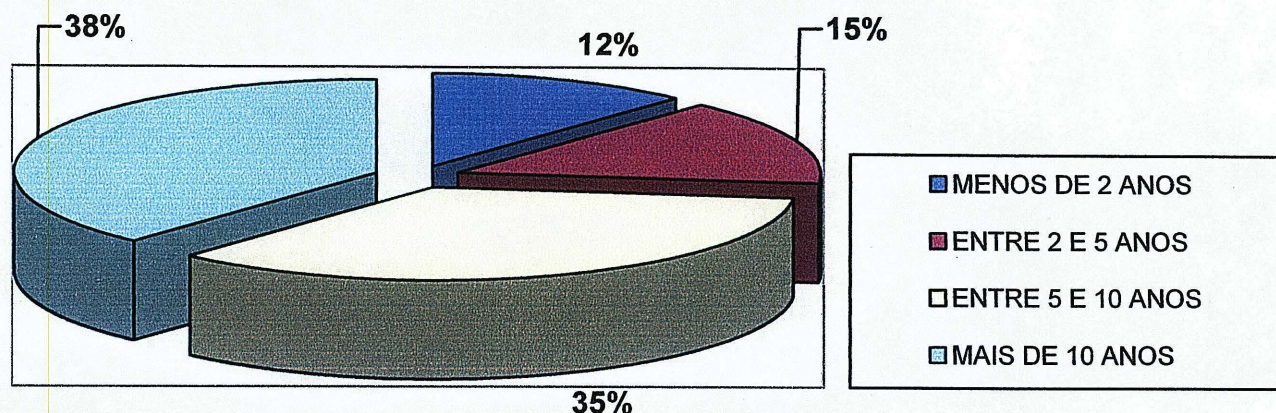
GRÁFICO 1 – CRITÉRIO ADOTADO NA DESIGNAÇÃO DO BM PARA A FUNÇÃO DE CONDUTOR DE VIATURA OPERACIONAL NO CBPR



FONTE: Pesquisa de campo

O Presente gráfico demonstra os critérios contidos na pergunta aos condutores, como são designados para exercerem a função de condutores de viaturas operacionais. Foram 120 bombeiros na atividade de condutor que responderam à pergunta, ficando assim as respostas distribuídas: 63 bombeiros condutores representam 52%, aqueles que são voluntários, 37 bombeiros condutores representam 31%, são aqueles designados por serem habilitados na categoria "D" exigida para veículo emergencial conforme o CTB; e 20 bombeiros condutores representam 17%, aqueles selecionados por avaliação.

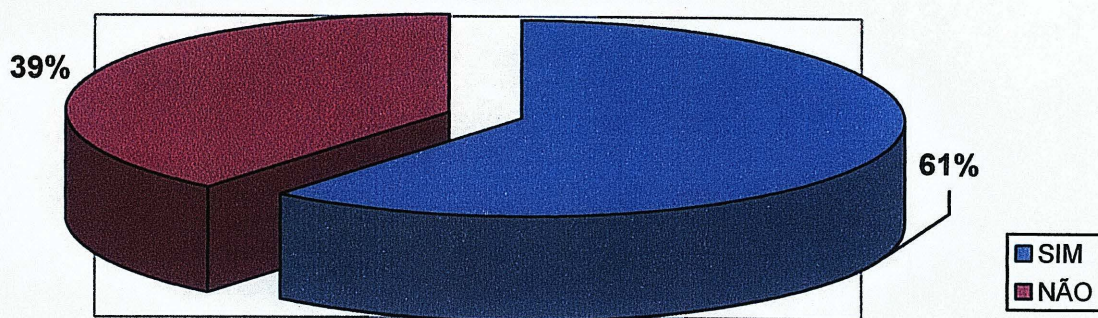
GRÁFICO 2 – TEMPO DE DESEMPENHO NA FUNÇÃO DE CONDUTOR



FONTE: Pesquisa de Campo

Buscou-se saber o tempo de desempenho na função de condutor de viaturas pelos bombeiros militares em atividade. Se o público em questão, tinha muita ou pouca experiência na condução de viaturas emergenciais. Ficou demonstrado que dos 120 condutores que responderam ao questionário: 14 bombeiros representam 12%, que estão com menos de 2 anos na função, consideramos aqueles com menos experiência; 18 bombeiros representam 15%, desempenham a função entre 2 e 5 anos, estão na fatia pouco superior aos menos experientes; 42 bombeiros representam 35%, estão na faixa dos que possuem relativa experiência, entre 5 e 10 anos na função; e 46 bombeiros representam 38%, têm mais de 10 anos de serviço. Portanto, considerados aqueles mais experientes.

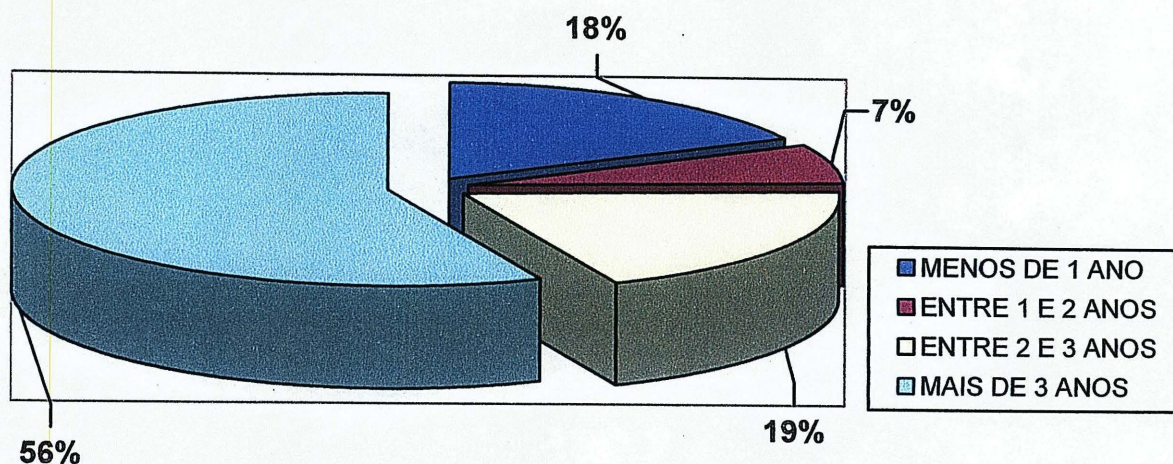
GRÁFICO 3 – BOMBEIROS NA FUNÇÃO DE CONDUTOR QUE POSSUEM CURSO DE CONDUTOR DE VIATURAS



FONTE: Pesquisa de campo

O gráfico demonstra de forma bastante precisa e clara, quando feita a pergunta simples e direta a 120 bombeiros que estão atualmente exercendo a atividade de condutor de viaturas operacionais se possuem ou não o Curso de Condutor de Viaturas. Assim, 39% representa a resposta de 47 bombeiros em atividade que apesar de exercerem a função de condutor, ainda não tiveram a oportunidade de realização do Curso. E 61% representa a resposta de 73 bombeiros que estão na função de condutor de viaturas operacionais e possuem o Curso de Condutor.

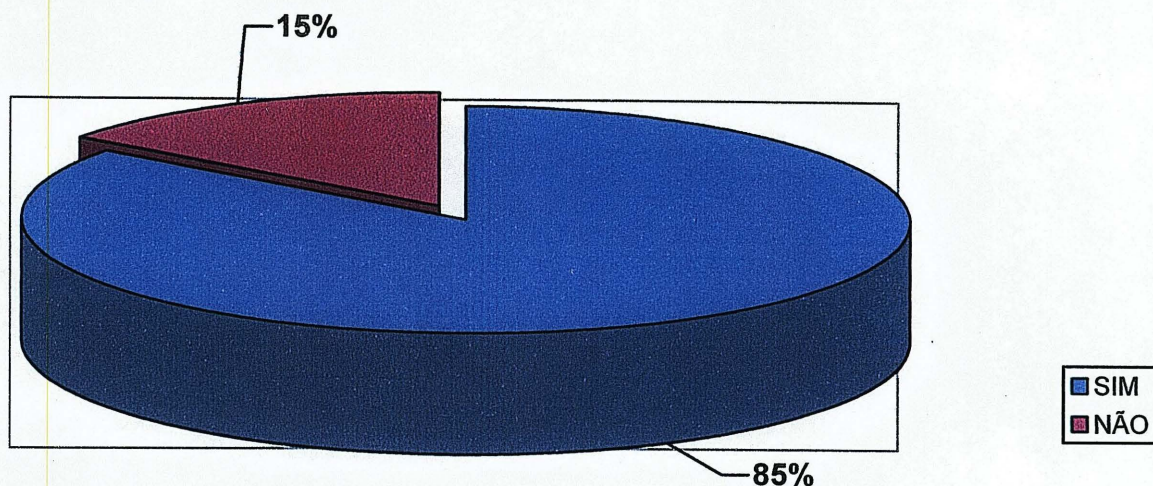
GRÁFICO 4 – TEMPO QUE RECEBEU INSTRUÇÃO OU FEZ RECICLAGEM SOBRE DIREÇÃO DEFENSIVA



FONTE: Pesquisa de campo

O presente gráfico demonstra quanto tempo faz que os condutores de viaturas operacionais fizeram instrução ou alguma reciclagem sobre direção defensiva. Foi verificado dos 120 bombeiros condutores de viaturas operacionais que responderam à pergunta o seguinte: 8 bombeiros condutores representam 7% do gráfico, estão entre 1 e 2 anos, aqueles que receberam algum tipo de treinamento; 21 bombeiros condutores representam 18%, estão entre aqueles com menos de 1 ano que receberam instrução; 23 bombeiros condutores representam 19%, estão entre 2 e 3 anos que receberam instrução; e na sua maioria ficou demonstrado que 68 bombeiros condutores representam 56%, que há mais de 3 anos não fazem instrução de direção defensiva.

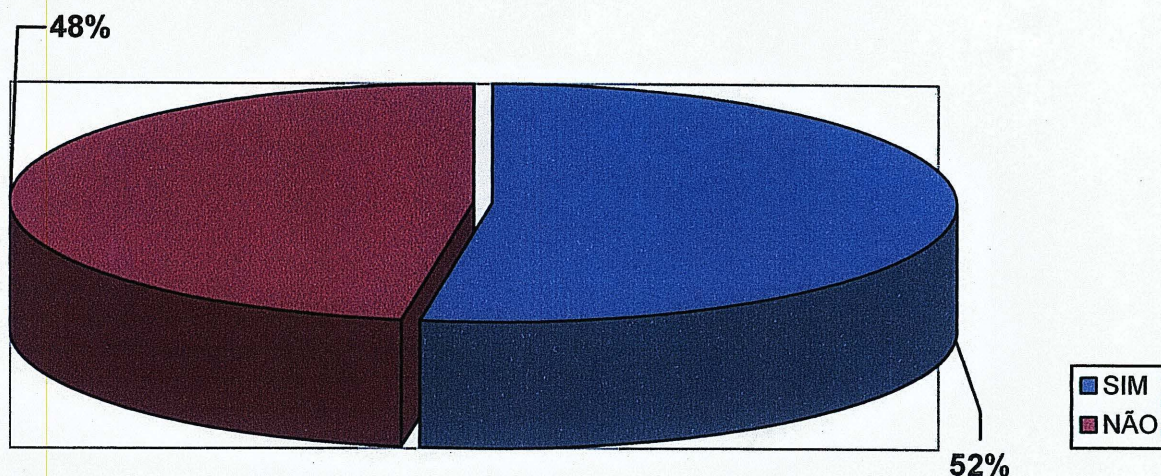
GRÁFICO 5 – SATISFAÇÃO NA FUNÇÃO



FONTE: Pesquisa de Campo

O gráfico ilustra de forma simples e direta quando feita a pergunta a 120 bombeiros condutores de viaturas operacionais, se estão atualmente, ou não satisfeitos no exercício da função de condutor de viaturas operacionais. Sendo que 102 condutores responderam que sim, estão satisfeitos na função de condutor, estes representam 85% do público. E 18 bombeiros responderam que não estão satisfeitos na função, isso representa 15% do público-alvo entrevistado pelo questionário.

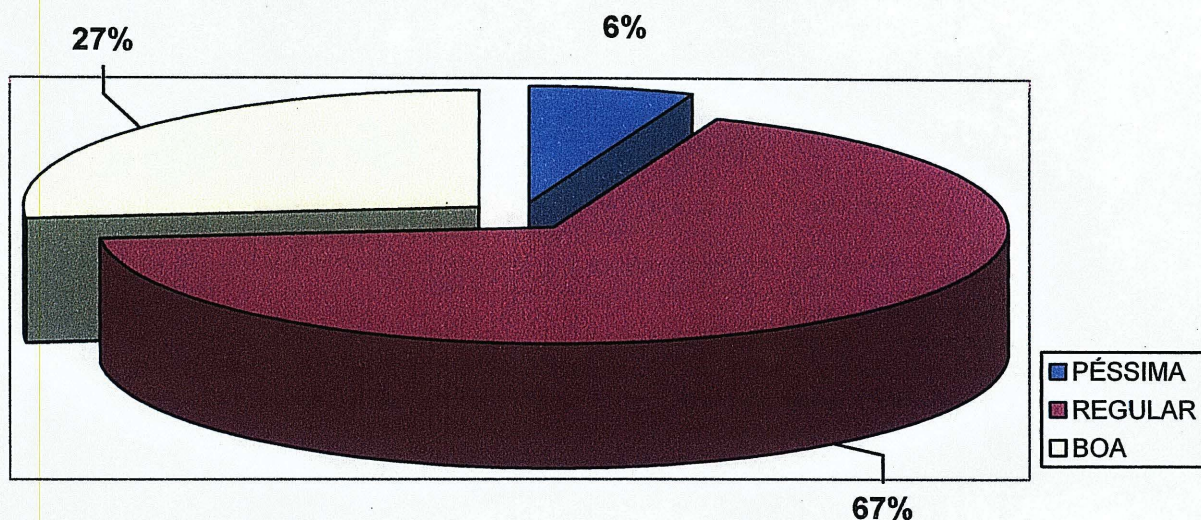
GRÁFICO 6 – ENVOLVIMENTO EM ACIDENTE DE TRÂNSITO



FONTE: Pesquisa de campo

O gráfico ilustra a resposta de 120 bombeiros condutores de viaturas operacionais, quando perguntado se em algum momento de sua carreira, na atividade, exercendo a função de condutor de viaturas operacionais já se envolveu ou não em acidente. Como resposta foram obtidos os seguintes percentuais: 52% disseram “sim”, que representa 63 bombeiros condutores; e disseram “não”, 48% dos bombeiros condutores, que representa a resposta de 57 militares.

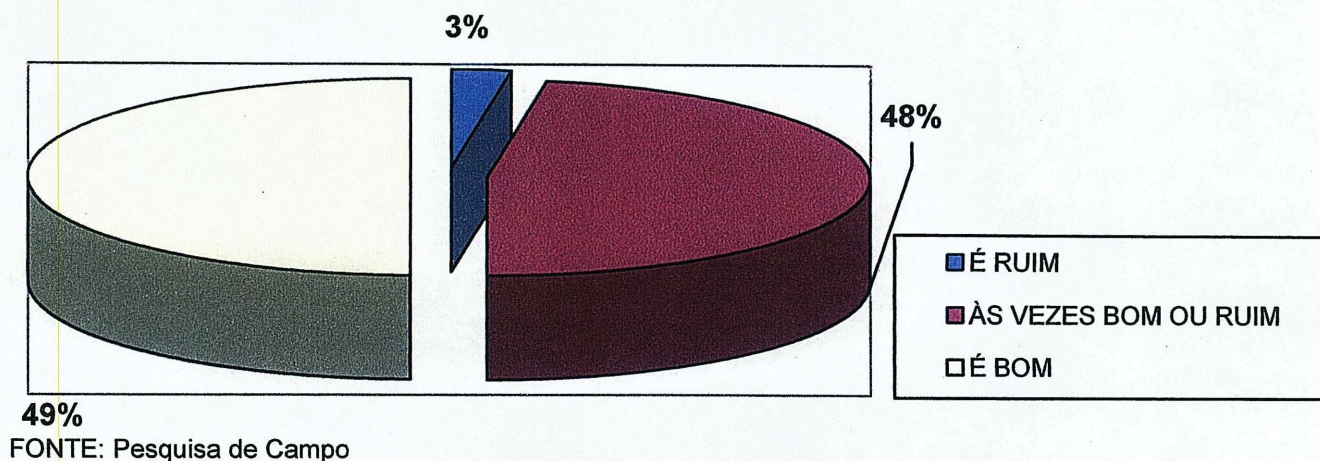
GRÁFICO 7 – AVALIAÇÃO DA MANUTENÇÃO DE VIATURAS



FONTE: Pesquisa de Campo

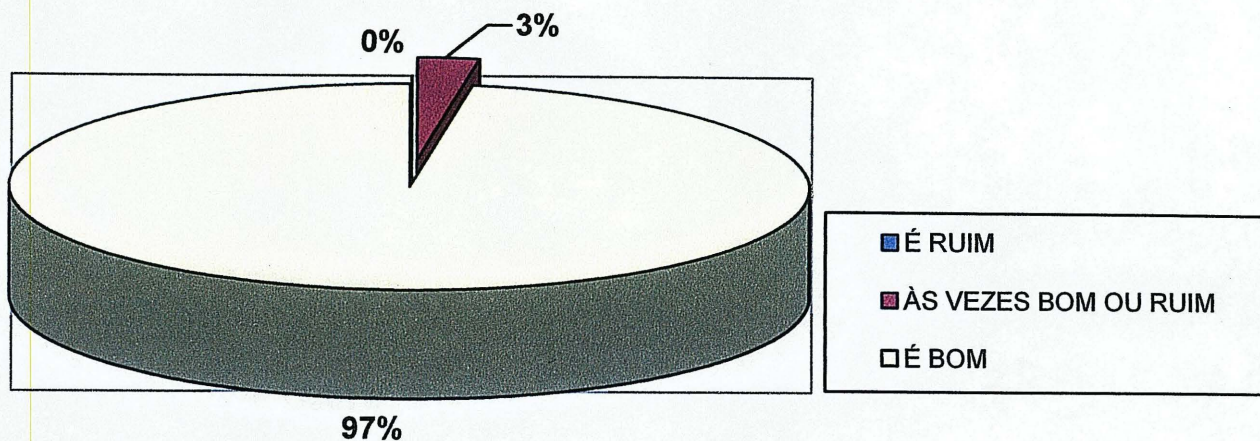
O gráfico demonstra a resposta de 120 bombeiros condutores de viaturas operacionais, quando perguntado sobre sua opinião de como avalia a manutenção das viaturas de seu quartel. Sendo que 7 bombeiros condutores disseram que está “péssima”, isso representa 6% da opinião dos entrevistados; 32 condutores disseram conforme suas avaliações que vêem como “boa” a manutenção da frota, isso representa 27%; e na sua maioria, 81 bombeiros condutores concordam que está “regular”, o que representa a fatia maior do gráfico, 67% não estão totalmente satisfeitos,

GRÁFICO 8 – AMBIENTE DE TRABALHO



O gráfico demonstra a resposta de 120 bombeiros condutores de viaturas operacionais, quando perguntado, como consideram o seu ambiente de trabalho. Ficou assim estabelecida a resposta: 3 bombeiros condutores consideram o seu ambiente de trabalho como sendo “ruim”, o que representa na figura 3% do grupo entrevistado; 57 bombeiros condutores de viaturas responderam que seu ambiente de trabalho, está “às vezes bom ou ruim”, que representa 48%; e 60 bombeiros condutores de viaturas consideram o seu ambiente de trabalho como sendo “bom”, que representam 49%, portanto a maioria dos entrevistados.

GRÁFICO 9 – AMBIENTE FAMILIAR



FONTE: Pesquisa de Campo

O gráfico demonstra a resposta dada por 120 bombeiros condutores de viaturas operacionais, como é o seu ambiente familiar. Nenhum bombeiro condutor respondeu que seu ambiente do lar é ruim, representado no gráfico como 0%; 3 bombeiros condutores responderam que seu ambiente familiar está “às vezes bom ou ruim”, que representa a fatia de 3%; e 117 condutores responderam que seu ambiente familiar “é bom”, o que representa a fatia maior do gráfico, ou seja 97% dos entrevistados.

8.2 ANÁLISE DA ENTREVISTA COM OS COMANDANTES DE SUBGRUPAMENTO

Vamos abordar sinteticamente e analisar as entrevistas realizadas com os comandantes dos subgrupos de bombeiros dos seis grandes grupos de bombeiros do nosso Estado: das cidades de Curitiba, São José dos Pinhais, Ponta Grossa, Londrina, Maringá e Cascavel.

Conforme segue, foram feitas as seguintes perguntas:

1) Dizer como são designados os motoristas para exercerem a função de condutores de viaturas operacionais sob seu comando?

Todos, basicamente, disseram que designam primeiramente pela habilitação necessária, mínima categoria "D". Fazem seleção, em que uma equipe composta por um oficial e praça experiente, fazem a avaliação prática do suposto candidato a exercer a função de condutor.

2) Como está o funcionamento da manutenção das viaturas operacionais e a condição do estado de conservação da frota sob sua responsabilidade?

Disseram que a manutenção é realizada por empresa terceirizada, que possuem algumas viaturas novas, recém adquiridas, porém de forma bastante geral a frota está velha tendo algumas viaturas vinte anos de uso.

3) Sob o seu ponto de vista, os condutores estão satisfeitos na função, se geralmente trabalham bem, se tem algum problema ou se já teve problemas de falta de pessoal habilitado para a função?

As respostas foram basicamente as mesmas, disseram: os condutores na sua maioria estão satisfeitos, porém, reclamam alguns, pois acham necessário que sejam seguradas todas as viaturas que conduzem, visando precaver prejuízos em casos de acidentes de trânsito. Salientam que os condutores de auto-ambulâncias reclamam mais, com certa razão, porque saem mais para atender ocorrências o que acarreta sobrecarga de serviço, pois além de serem condutores, atuam também como socorristas e sempre trabalham apenas em dois. Quanto à falta de pessoal, todos

categoricamente afirmaram que há muita falta de pessoal para repor os motoristas que saem de férias, licença especial, cursos, ou durante o período de Operação Verão que ocorre em meados do mês de dezembro e finda após as Festas de Carnaval. O quadro orgânico não prevê a necessidade de suprir estas faltas.

4) Quantos são (o nº de bombeiros na função de condutor), se todos os condutores sob seu comando possuem o curso de condutor de viaturas?

Basicamente disseram que aproximadamente 60% dos militares que estão na função realizaram o curso de condutor de viaturas.

5) Se têm, pela sua experiência, opinião sobre as principais causas de acidentes com viaturas operacionais?

Disseram que a maioria das vezes é devido à velocidade que o bombeiro tem que empreender para chegar em pouco tempo ao local da ocorrência, sendo esse o fator preponderante. Claro que muitas vezes aliado à falta de atenção, à falta da prática da direção defensiva. Mas significativamente, o avanço do semáforo estando no sinal vermelho e excesso de velocidade são as causas principais. Destacaram que os condutores de ambulâncias estão mais propensos aos acidentes já que saem mais vezes para atendimento emergencial.

6) Se fazem reciclagem ou treinamentos específicos, sobre direção defensiva ou manutenção de 1º escalão, qual a periodicidade, qual foi a última vez?

Todos tiveram respostas muito semelhantes, ao afirmarem que não existe previsão em razão de outros afazeres, da falta de efetivo pelos mesmos problemas já citados ou pessoal em férias, cursos, licença, etc..., Ainda existe uma programação de instrução que vem do escalão superior referente ao Programa Anual de Instrução (PAI), essa instrução é diária. Dizem que não há como mexer na folga do pessoal, pois também há a chamada geral que é mensal.

9 CONCLUSÃO E SUGESTÕES

9.1 CONCLUSÃO

Por tudo que procuramos abordar neste estudo, na busca de entendimentos da complexidade que envolve o tema tratado “Acidentes envolvendo viaturas operacionais e o comportamento do condutor”, vimos que o quadro geral do trânsito é um quadro de caos, isto em nível do Brasil. No contexto, o condutor de viaturas operacionais está aí inserido.

O trânsito é uma questão de comportamento social, baseia-se nas atitudes de cada um, reflete o que cada um de nós é. Se estivermos em equilíbrio com nós mesmos, se estamos bem em casa, com bom relacionamento com a família, se estamos bem no ambiente de trabalho, agimos de forma cautelosa e prudente, pois não queremos machucar ninguém. Por outro lado, de forma negativa, se temos a tendência a comportamentos agressivos, isto está intrínseco ao caráter de cada um. Cito o exemplo do jogador de futebol Edmundo cujo apelido é “animal”; todos conhecem seu comportamento agressivo, inclusive já se envolveu em acidente de trânsito matando duas jovens na cidade do Rio de Janeiro. Agora recentemente, se envolveu noutro acidente, no Estado de Santa Catarina, pois atualmente é jogador do Figueirense, mas Graças a Deus, neste último acidente, não houve vítimas fatais.

O trânsito está intimamente ligado aos seres humanos, pois somos nós que comandamos nossos carros. O homem sob o ponto de vista psicológico é extremamente complexo, já que nossas reações são traços de nossa personalidade, da nossa cultura. E nós brasileiros temos como ídolo nacional o piloto Ayrton Sena, e nos esquecemos que morreu num acidente automobilístico.

Acreditamos que o acidente só acontece com o outro, isto é, temos a tendência de negar a chance que coisas negativas aconteçam conosco ou com nossos parentes próximos.

Fizemos referência em nossa pesquisa, no que diz respeito à situação atual dos acidentes de trânsito dentro do corpo de bombeiros do Paraná, principalmente os acontecidos nos dois últimos anos 2004-2005. Demos destaques àqueles mais relevantes, que foram mais graves, inclusive até com óbito em duas situações. Mas já sabemos de antemão que recentemente no mês passado (out 05), aqui na capital mais uma vez, uma de nossas ambulâncias atropelou um pedestre ocasionando a sua morte no local devido aos ferimentos. Não houve tempo hábil de relatar os pormenores do caso neste estudo, conforme fiz, haja vista que o Inquérito Técnico ainda está em andamento.

Embora tenham sido verificados três acidentes graves ocorridos na região do 4º grupamento de Bombeiros. Pela experiência sabemos, o maior número de acidentes com viaturas operacionais acontecem na capital. É óbvio que pelo maior número de viaturas e pelo mais elevado número de atendimento às ocorrências.

Assim, destaquei a preocupação do comandante do 1ºGB, em diminuir o número de acidentes com viaturas operacionais sob seu comando, promovendo a reunião e em forma de palestra indagou algumas questões e verificou alguns fatos de maior incidência em acidentes. Naquela ocasião verificou-se que os acidentes estavam tendo maior incidência em razão da preocupação dos condutores infringirem as leis de trânsito, principalmente o excesso de velocidade. Porém faço aqui minha observação: em conversa informal com oficial daquele grupamento, falou-me, embora tenha havido a reunião e palestra no ano de 2001, não houve continuidade nas conversas nem tampouco nenhum trabalho no sentido de prevenção ou de conscientização aos condutores para dirigirem com mais cuidado.

Fizemos abordagem no sentido de procurar saber sobre os prejuízos materiais nas viaturas, quem paga, quem é o responsável. Invariavelmente quando ocorrem acidentes com viaturas do corpo de bombeiros, é aberto um procedimento administrativo, o Inquérito Técnico. Este procedimento visa apurar causas e responsabilidades do acidente de trânsito.

Com a intenção de resposta mais esclarecedora, de que forma são analisadas as conclusões dos oficiais encarregados dos Inquéritos, por parte da Diretoria de Apoio

Logístico, procurei pelo oficial encarregado. Sobre qual o valor mínimo dos prejuízos que deve ser aberto o processo administrativo, ficou claro que não é possível fixar valor mínimo. Em qualquer acidente, por menor que seja, tem que ser aberto o procedimento. Porém sabemos que no interior do Estado quando as viaturas do bombeiro pertencem ao município, muitas vezes os acidentes de pequena monta são absorvidos pelo próprio município, ou quando o dano é às vezes irrisório como, por exemplo, lataria riscada ou arranhada o próprio condutor absorve para si esse custo.

Ficou muito claro que o Estado tem a obrigação de cobrar, na intenção de repor o bem, neste caso a viatura, para que volte a circular, pois a população paga pelos materiais e tem o direito de ser atendida. Dessa forma, o Estado não pode ficar indiferente.

Em relação ao estado de conservação das viaturas do corpo de bombeiros e do funcionamento da manutenção, vimos que grande parte das viaturas de bombeiros está sucateada. Isso fica claro em razão dos caminhões serem muito onerosos, são de alto custo para o Estado. Sabemos que em grande parte dos municípios do Paraná - cito como exemplo a cidade de Cascavel, sede do 4ºGB - praticamente toda a frota foi comprada com recursos municipais através do convênio entre o Estado e o Município denominado FUNREBOM – Fundo de Reequipamento de Bombeiro. Possuem frota de aproximadamente trinta viaturas. Ali, a unidade de bombeiro está bem estruturada quanto ao estado de conservação das viaturas. Mas sabemos que na grande maioria dos municípios do Estado, a frota está muito desgastada pelo tempo de uso. Trago meu exemplo pessoal, pois servi recentemente no município de Toledo onde têm um caminhão com mais de 18 anos de uso, outro tinha 12 anos, mesmo as ambulâncias, tínhamos duas, sendo uma delas do ano de 1992. Tenho certeza de que a realidade de Toledo é realidade dos demais municípios.

Ainda, para corroborar com o que citei, nas entrevistas com os comandantes de subgrupamentos, das sedes dos grupamentos, fiz a entrevista com seis capitães, e quatro deles disseram que as viaturas de seu quartel estavam muito desgastadas pelo tempo de uso.

No tocante ao funcionamento da manutenção das viaturas, ficou claro conforme entrevistas com esses comandantes de subgrupos das principais cidades do Paraná que a manutenção das viaturas está funcionando bem. É terceirizada e as empresas prestadoras de serviço estão cumprindo o contrato, dando o atendimento em bom nível de forma que atendem às suas necessidades. Nesse mesmo rumo, perguntei no questionário de forma subjetiva, para os condutores, como viam a manutenção das viaturas. Conforme demonstrativo de gráfico nº 7, foi verificado que 67% acham que está regular, 27% acham que está boa e 6% dizem que está ruim.

Terminados os esclarecimentos, percebe-se que há um certo descaso por todos nós que fazemos parte do Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Paraná, com relação a darmos mais ênfase no preparo do profissional condutor de viaturas. Falta-nos uma maior reflexão, falta pensarmos um pouco mais sobre o assunto. Ao debruçar-me sobre o tema, analisando os cinco episódios de acidentes com maior gravidade, não sabemos se foi feito um trabalho psicológico para os motoristas que causaram a morte de civil, não se tem conhecimento de que de alguma forma possa detectar com antecedência o comportamento diferente do condutor que pode estar com algum problema de ordem familiar ou individual. Carecemos de estudar caso a caso. Sei que dentro da nossa atividade, quase toda a função tem algum risco. Cito as atividades de guarda-vidas, de combate a incêndio, às vezes lidar com produtos químicos, a atividade de mergulho, quase sempre em águas poluídas e sem visibilidade nenhuma, atividades de salvamento em alturas. O que eu quero dizer é que toda missão tem uma maior ou menor possibilidade de risco, mas sem sombras de dúvidas a atividade de maior risco de morte, é a de condutor de viaturas. Quem está dentro dessa profissão de bombeiro sabe. Para lembrar o que já se citou, vimos que nos dois últimos anos na região do 4ºGB, no município de Dois Vizinhos, dois bombeiros foram a óbito em acidente de trânsito. No mesmo município, outro condutor atropelou um ciclista levando-o à morte. Em Cascavel outro, condutor de ambulância atropelou dois ciclistas que foram a óbito.

Assim encerro, é preciso refletir sobre o assunto.

9.2 SUGESTÕES

Assim, para finalizar o nosso trabalho, enfatizo que ainda há muito para ser investigado. É preciso buscar com maior profundidade alguns pontos importantíssimos, que pelo tempo escasso para a confecção deste trabalho não pude abordar, como por exemplo: realizar estudos de casos daqueles acidentes que mais tiveram repercussão dentro do CBPR. Sabemos de casos ocorridos em que a nossa viatura em colisão com veículo particular causou a morte de família inteira. Cito como outra necessidade, o aporte para a família do militar que faleceu no cumprimento do seu dever, exemplo: não sabemos como está a família dos bombeiros que foram a óbito naquele acidente ocorrido em Dois Vizinhos.

Espero que outros oficiais que tenham interesse pelo assunto investiguem as situações citadas em trabalhos futuros.

Assim, referente ao que posso concluir sugiro:

- 1º) Investimento na melhor formação do nosso condutor, principalmente no que diz respeito à prática de Direção Defensiva. Faço referência com mais relevância àqueles escalados na função, que não possuem o Curso de Condutor de Viaturas.
- 2º) Para que todos os que estão na função de condutor tenham o Curso de Condutor, para tanto que haja curso de condutor disponível aos interessados anualmente.
- 3º) Para que em cada quartel haja um número maior de profissionais condutores. Os comandantes devem ter a preocupação de terem à disposição do serviço mais profissionais ECD, para que haja um revezamento ou rodízio na função, em vista a evitar fadiga e estresse decorrente da atividade. Principalmente para os condutores de viaturas auto ambulâncias.
- 4º) Acompanhamento psicológico aos condutores que se envolveram em acidentes que por infelicidade causaram óbitos a terceiros, bem como acompanhamento, no mesmo sentido para os familiares dos militares que foram a óbito decorrente de acidente com viatura.
- 5º) Instrução permanente, que sejam programadas reciclagens direcionadas exclusivamente à atividade de condução de viaturas.

REFERÊNCIAS

BRAGA, M. G. C. & SANTOS, N., 1995. Educação de trânsito: Alterando as regras do jogo. *Revista de Administração Municipal*, 214:81-100.

CALLIGARIS, Contardo. *Hello Brasil! Notas de um psicanalista europeu viajando ao Brasil*. São Paulo: Escuta, 1991.

COSTA, Jurandir Freire. O medo social - *Revista Veja - Reflexões para o Futuro*, São Paulo:Abril, 1993.

DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito), 1997. *Estatísticas Gerais sobre Trânsito*. Brasília:

FREIRE, Paulo. *Educação e mudança*. RJ: Paz e Terra, 1983.

HILMANN, James. *Cidade e alma*. São Paulo: Studio Nobel, 1993.

MORAIS, Régis de. *O que é violência urbana*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

PIRES, A. B.; VASCONCELLOS, E. A. & SILVA, A. C.,1997. *Transporte Humano: Cidades com Qualidade de Vida*. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP.

ROZESTRATEN, Reinier. *Psicologia do trânsito - conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU, 1988.

TAPIA-GRANADOS, J. A., 1998. La reducción del tráfico de automóviles: Una política urgente de promoción de la salud. *Revista Panamericana de Salud Pública*, 3:137-151.

VASCONCELOS, Eduardo. *O que é trânsito*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

ANEXOS

ENTREVISTA REALIZADA COM OS COMANDANTES DOS SUBGRUPAMENTOS DAS UNIDADES DE BOMBEIROS DO PARANÁ

Roteiro da entrevista:

- 1) Dizer como são designados os motoristas para exercerem a função de condutores das viaturas operacionais, sob seu comando;
- 2) Como está o funcionamento da manutenção das viaturas operacionais, a condição do estado de conservação da frota sob sua responsabilidade;
- 3) Sob o seu ponto de vista, os condutores estão satisfeitos na função, se geralmente trabalham bem, se tem algum problema ou se já teve problemas de falta de pessoal habilitado para a função;
- 4) Quantos são (o nº bombeiros na função de condutor), se todos os condutores sob seu comando possuem o curso de condutor de viaturas (quantos possuem o Curso de Condutor);
- 5) Se tem, pela sua experiência opinião sobre as principais causas de acidentes com viaturas operacionais,
- 6) Se fazem reciclagem ou treinamentos específicos, sobre direção defensiva ou manutenção de 1º escalão, e qual a periodicidade, se fazem quando foi a última vez.

QUESTIONÁRIO

RESPONDIDO POR CONDUTORES DE VIATURAS OPERACIONAIS CBPR

1. Qual o critério adotado, quando você foi designado na função de condutor de viatura operacional?
☐ voluntário;
☐ designado, por ser habilitado;
☐ selecionado por avaliação.
2. Há quanto tempo desempenha a função de condutor?
☐ menos de dois anos; ☐ entre dois e cinco anos;
☐ entre cinco e dez anos; ☐ mais de dez anos.
3. Possui Curso de Condutor de Viaturas?
☐ Sim ☐ Não
4. Quanto tempo faz que recebeu instrução ou fez reciclagem sobre a condução de viaturas?
☐ menos de um ano; ☐ entre um e dois anos;
☐ entre dois e três anos ☐ mais de três anos.
5. Você está satisfeito na função?
☐ Sim ☐ Não
6. Você já se envolveu em acidente de trânsito, dirigindo a Vtr. Operacional?
☐ Sim ☐ Não
7. Conforme pergunta anterior, responda quantas vezes:
☐ uma; ☐ duas; ☐ três; ☐ quatro ou mais.
8. Conforme sua avaliação, a manutenção das viaturas de sua unidade é:
☐ péssima; ☐ regular; ☐ boa.
9. O seu ambiente de trabalho, conforme seu ponto de observação;?
☐ é ruim;
☐ é razoavelmente bom ou ruim;
☐ é bom.
10. O seu ambiente familiar?
☐ é ruim;
☐ é razoavelmente bom ou ruim;
☐ é bom.

MODELO DE OFÍCIO (encaminhado aos Cmts. do 1º, 2º, 3º, 4º, 5º e 6ºGB)

POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ
CORPO DE BOMBEIROS
Segundo Grupamento de Bombeiros

Ofício nº 001/05

Ponta Grossa, PR, ... de Setembro de 2005.

Senhor Comandante:

Solicito a vossa autorização para realizar pesquisa com parte de integrantes do efetivo do Grupamento sob seu comando. Tendo como objetivo de elaborar monografia obrigatória, dentro do Curso de Aperfeiçoamento e Oficiais, CAO/05, no qual estou como aluno.

Informo que já fiz contato telefônico com o Cap FULANO, o qual está a par do assunto. Assim solicito o encaminhamento do material anexo ao referido oficial.

Respeitosamente,

....., Ten Cel QOBM.
Comandante do.... GB

Ao Sr .
Comandante doGB
Rua
Município